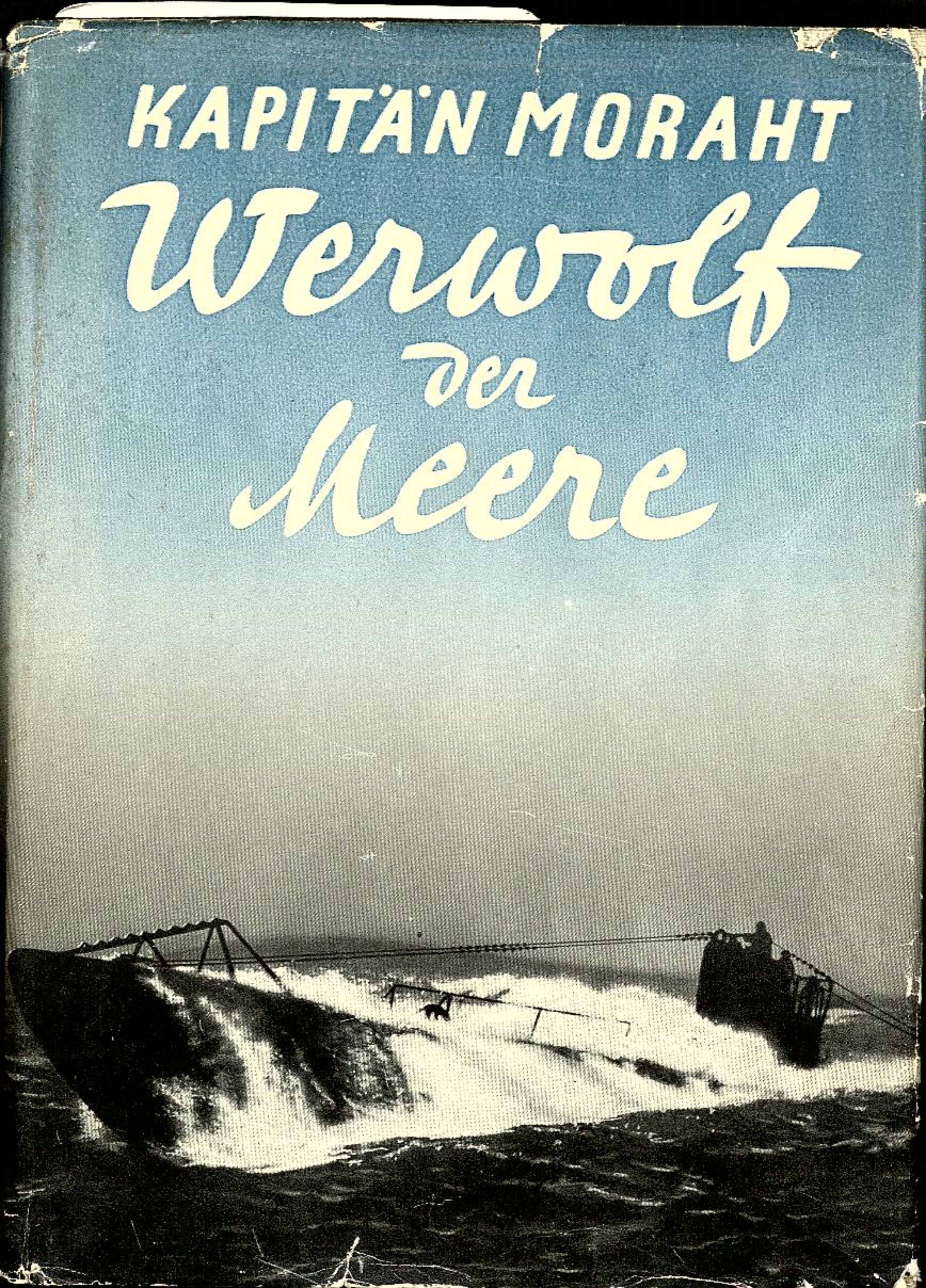

KAPITÄN MORAHT
Werwolf
der
Meere



Mit 5 Bildern

Kartoniert 2.85, Leinen 3.85

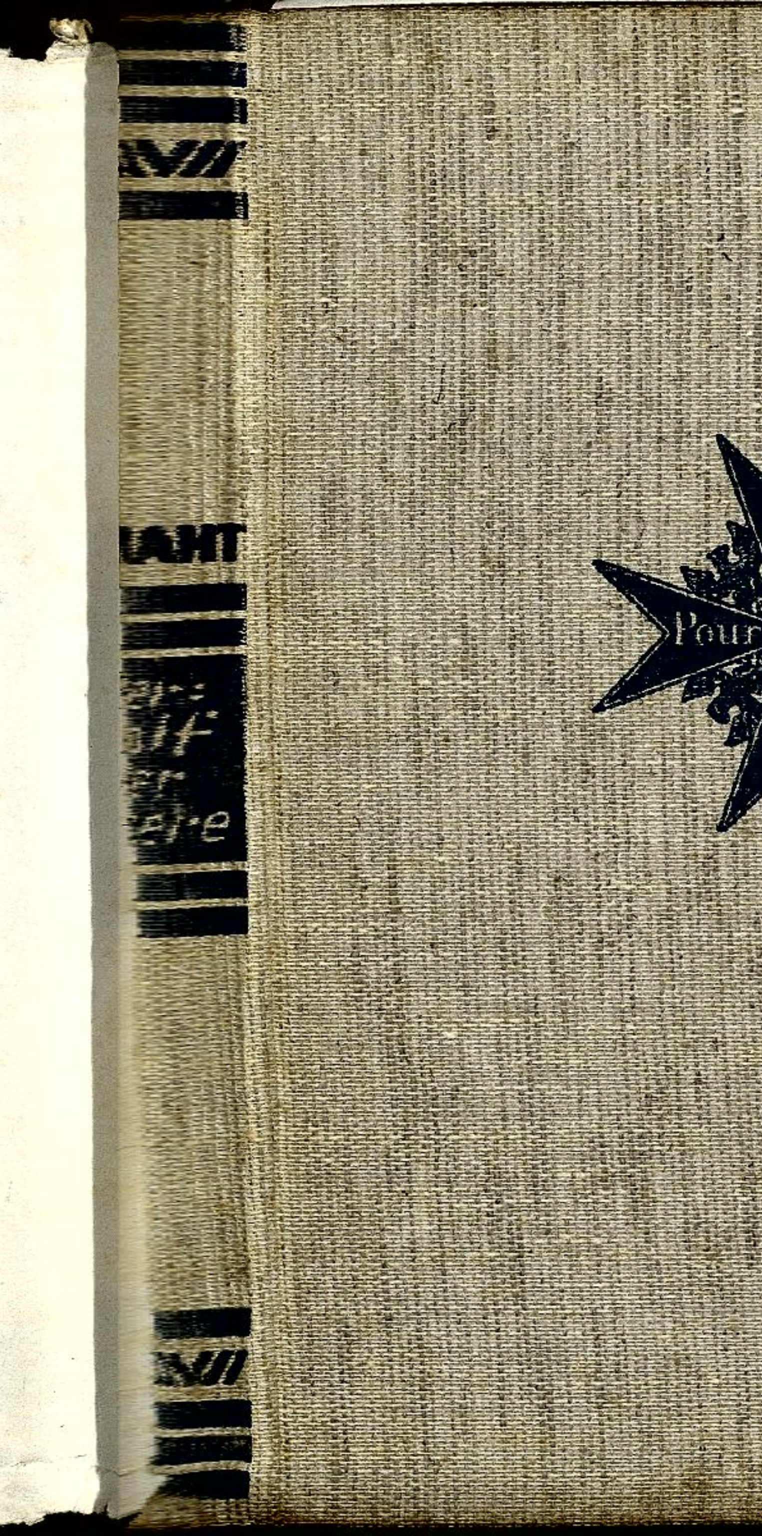
Ein Elsässer, der nach dem Kriege für Frankreich optierte, erzählt in diesem Buch Kämpfe und Abenteuer der deutschen Blockadebrecher „Greif" und „Meteor". Der Krieg der schwarzen Schiffe ist eines der hinreißendsten Kapitel der deutschen Seekriegsgeschichte. Schilderungen, wie die der Einfahrt des deutschen Hilfskreuzers „Meteor" in den Hafen von Murray-Firth oder des Todeskampfes des „Greif" gegen „Andes" und „Alcantara" verdienen einen Ehrenplatz in der Kriegsliteratur.

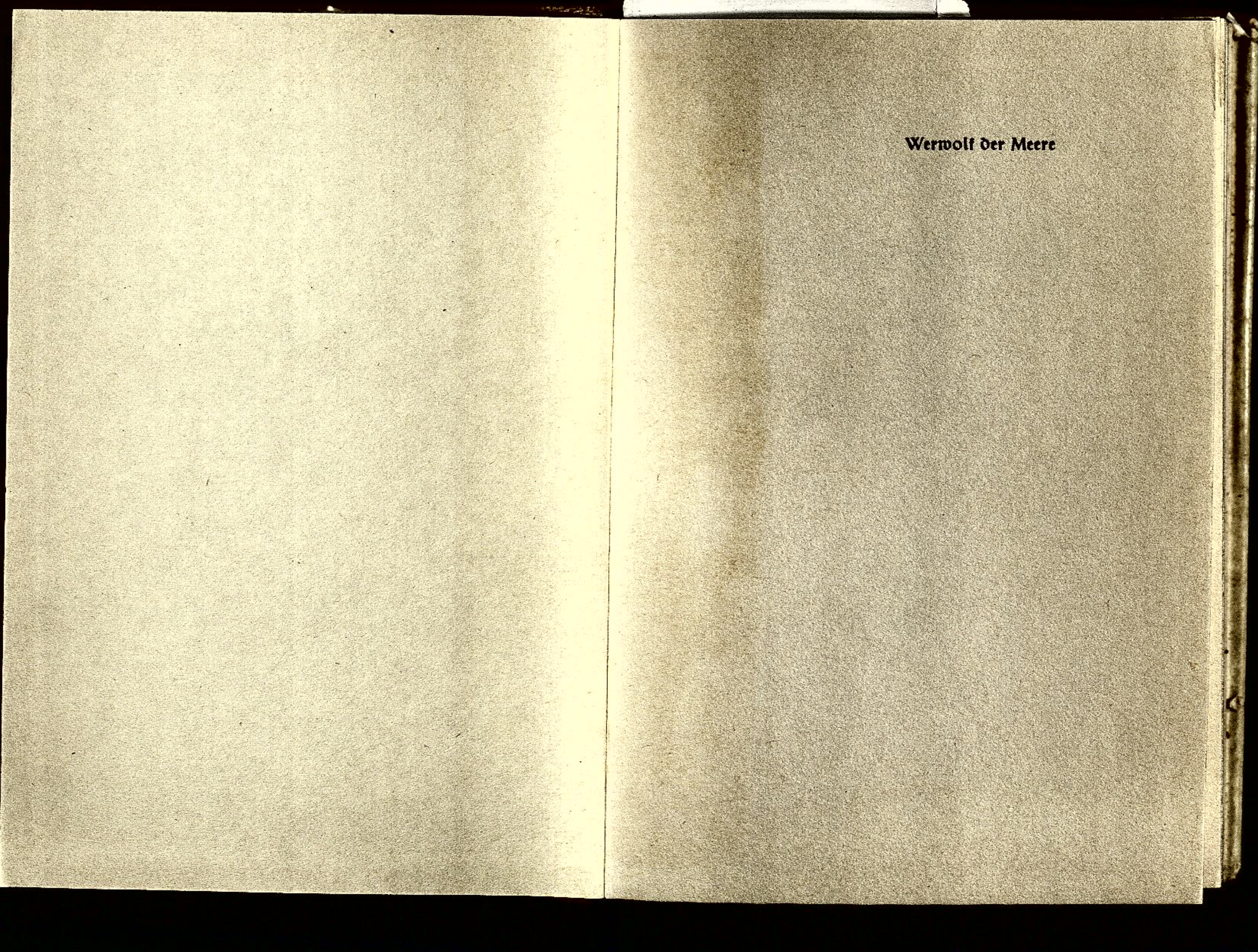
Die französische Ausgabe wurde mit dem „Prix du Temps" ausgezeichnet.

Die knappen, hämmernden Sätze nehmen den Leser gefangen und lassen ihn die tollkühnen Taten miterleben.
NSZ. Rheinfront, Neustadt

Außerordentlich spannend. *Kölnische Zeitung*

Ein ganz hervorragendes Erlebnisbuch, voll dramatischer Spannung. Eine außerordentlich wertvolle Buchgabe. *Berliner Morgenpost*





Werwolf der Meere

Robert Moraht
Korvettenkapitän a. D. Ritter des Ordens Pour le mérite

Werwolf der Meere

„U 64" jagt den Feind



Vorhut-Verlag Otto Schlegel
Berlin SW 68

Erste bis dritte Auflage November 1933
Vierte Auflage Dezember 1933
Fünfte Auflage Januar 1935
Sechste Auflage November 1935
Siebente Auflage Oktober 1936
Achte Auflage Februar 1937
Neunte und zehnte Auflage Oktober 1937
11. bis 13. Auflage Januar 1938
14. bis 18. Auflage Dezember 1938
Ausländische Ausgabe: Italien

Mit 18 Abbildungen

Druck: Carl Krüger, Mylau (Vogtland)

Inhaltsverzeichnis

Zu diesem Buch

»The darkest hour«, die dunkelste Stunde — so bezeichnet das amtliche englische Admiralstabswerk den Höhepunkt unseres U-Boot-Handelskrieges im Frühjahr 1917. Auch für uns waren es dunkle Stunden, die dem dreimaligen Entschluß zu seiner Eröffnung vorangingen: auf der Höhe der ersten drei Kriegswinter, am 18. Februar 1915, am 23. Februar 1916 und am 4. Februar 1917. Ein mit Frauen und Kindern dem Hungertode preisgegebenes Volk kämpfte so um sein Recht zum Leben. Man hatte uns dafür moralisch steinigen wollen, hat Greuelmärchen verbreitet über die Taten unserer U-Boot-Leute.

Dies Buch zeigt, was wir taten und dachten. Nicht besser und nicht schlechter war es, als was überall geschah: es haben Unzählige an allen Fronten Gleichwertiges geleistet, und wir U-Boot-Leute haben vielleicht nur an besonders sichtbarer Stelle gestanden. Aber in einem war unser Werk verschieden von der sonstigen Kriegsführung unserer Tage: einsam und auf uns selbst gestellt taten wir inmitten der Feinde unseren Dienst nach abenteuerlichen Vorbildern früherer Jahrhunderte. Es war wirklich noch der frisch-fröhliche Krieg vergangener Zeiten, den wir führen durften. Die in ihm liegende Tradition darf nicht verlorengehen, wenn Deutschland den ihm zukommenden Platz in der Welt behaupten soll. Heute, nach 14 dunklen Jahren, kann man es aussprechen. Nicht Schiffe kämpften, sondern Männer.

Möge der Leser einen Hauch des unendlichen Meeres verspüren, wie ihn der Schreiber dieses Buches beim Schildern einer Zeit empfand, die er einst in Ehrfurcht miterlebte.

Robert Moraht

Erste Kriegsfahrt

Ein grauer Himmel lag über dem Kieler Kriegshafen, als ich am Morgen des 15. April 1916 zur Werft fuhr, um das soeben vollendete Unterseeboot „U 64" in Dienst zu stellen.

Damit begann für mich ein neuer Kriegsabschnitt. Bis zum Mai 1915 war ich Torpedoboots-Kommandant gewesen. Dann hatte ich mich zur U-Waffe gemeldet. Die nötige Ausbildung hatte ich von Juli bis September des gleichen Jahres auf der Unterseebootschule in Eckernförde erhalten, und nun endlich war es so weit.

Durch die hastende Menge der Arbeiter bahnte ich meinen Weg. Ungeheures Dröhnen erfüllte die Luft. Es rauschte empor und prallte zurück von den gläsernen Dächern der mächtigen Halle; zwischen eisernen Rippen und stählernen Leibern zahlreicher Unterseeboote in allen Stadien des Baues, zwischen geschäftigen Kränen und offenen Feuern der Nieter schlug der Takt von tausend Hämmern zusammen zu brausendem Lärm

und kündete laut: die Krupp'sche Germaniawerft war zu neuem Tagewerk erwacht.

Auch jenseits der Halle, am Ufer, war Arbeit und Leben. In Reihen lagen sie dort am Bollwerk, die düsteren, eisernen Boote. Bevölkert von einem Bienenschwarm fleißiger Menschen, hofften sie auf den Tag der Vollendung, an dem ein Häuflein Krieger dem toten Metall neues, eigenes Leben einhauchen würde, ein Leben zur Fahrt in die Welt und in die Tiefe des Meeres.

Nur ein einziges Fleckchen wollte nicht passen zum Werktagsgewande rings umher: mein neues Boot. Rein und blank war es mir am Abend vorher durch die Vertreter der Werft übergeben worden. Jetzt war auf seinem Deck die neue Besatzung angetreten. Lustig flatterten die Mützenbänder im Morgenwind, und die silbernen Schärpen der Offiziere hoben sich blitzend ab vom Grau des Himmels und der Wellen.

Es waren 34 prächtige Gesellen, die mir mit fröhlichem Blick entgegensahen.

Kriegsflagge und Kommandowimpel waren klar zum Heißen. So trat ich denn auf den Turm des Bootes, brachte in kurzer Ansprache drei Hurras auf den Kaiser aus und übernahm das Kommando mit den Worten: „Heiß Flagge und Wimpel!"

Es folgte eine sechswöchige Probefahrtzeit, die uns reichlich Gelegenheit gab, die Eigenschaften des Bootes kennen zu lernen. Eigentlich müßte man von einem Schiff sprechen, denn seine Länge betrug 70 Meter, was 3½ D-Zug-Wagen hintereinander entspricht.

Bald lernten wir innerhalb einer Minute tauchen, das Boot in der grünen Tiefe der Ostsee wie einen Fisch auf den Grund legen und wieder auftauchen, bis glitzernde Strahlen im Sehrohr die Nähe des Tages verrieten. Schnaufend und pustend kam „U 64" dann wieder zur Oberwelt empor, verwandelte sich in einen granatenschleudernden U-Kreuzer: und von neuem tauchend vertrauten wir zum ersten Male unsere stärkste Waffe den Fluten an: den todbringenden Torpedo. Zuletzt kam wieder eine mehrtägige Zuteilung zur Unterseebootsschule, zur Durchführung kriegsmäßiger Unterwasserangriffe.

Die friedliche Eckernförder Bucht, die wir zu diesem Zweck aufsuchten, prangte im ersten Frühlingsgrün. Der Leiter der Unterseebootsschule, Korvettenkapitän Eschenburg, entließ uns nach überraschendem Doppelschuß gegen S. M. S. „Pommern" und doppeltem Treffer mit den Worten: „Ich sehe, Sie können die Sache."

Am Abend des 30. Mai gingen wir zur Front ab. Als ich die Blücherbrücke in Kiel betrat, erkannte ich unser Boot kaum wieder. Ueber und über war es mit Birkenbüschen und duftendem Flieder geschmückt. In den Mündungen der Geschütze, an den Sehrohren, selbst hoch oben an den Masten und Drähten für Funkentelegraphie prangten Blumen und grünes Laub. Mir selbst war der Ausblick fast versperrt, als ich den Turm betrat und die letzten Kommandos zum Loswerfen gab.

Auf dem Bollwerk drängten sich Freunde, Verwandte, Kameraden zum letzten Abschiedsgruß. Brausende Hurras setzten

ein und hallten durch den Buchenwald von Düsternbrook, als wir uns langsam vom Lande lösten. Schnell versank dann der Wald und die tücherschwenkende Menge hinter uns im Abenddämmern. Nur ein einziges Motorboot hob sich noch ab aus dem Dunst, mühsam keuchte es hinter uns her. Wir stoppten noch einmal, ließen es ganz herankommen und nahmen aus lieben Händen die letzten herrlichen Sträuße entgegen; dann liefen wir in die Schleuse von Holtenau ein zur Fahrt nach dem Westen.

Wir Offiziere versammelten uns unten in unserer kleinen Messe beim Schein elektrischer Lampen um eine Flasche Pfälzer Wein; währenddem glitt das Boot zwischen den waldigen Ufern des Kanals lautlos in das Dunkel der Nacht. — Es war am Vorabend der Schlacht beim Skagerrak.

Im Morgengrauen des 31. Mai 1916 strebte unser Boot mit erhöhter Geschwindigkeit hinaus in die schmutzig gelben Fluten der Nordsee. Es war kein sonniger Tag wie gestern. Niedrige Wolken fegten unter dem grauen Himmel vom Meere her. Bald verschwanden die letzten Birkenzweige im Wasser, und nur wenige Fliedersträuße durften ihr Dasein im Bootsinnern fortsetzen, als dieses nun gegen die Außenwelt hermetisch abgeschlossen wurde. Nur durch den Turmdeckel konnte man noch ins Innere gelangen.

Nachmittags trafen wir auf Borkum Reede ein und stießen zur 4. Unterseeboots-Halbflottille, der wir bis zum Herbst 1916 angehören sollten. Von allen Seiten begrüßte uns das frohe Signal: „Willkommen!“. Nach kurzem Prüfungstauchen ging ich mit dem Boot vor Anker, sodann brachte mich eine Pinasse zum anwesenden Flottillenchef. Dieser wußte bereits, was hoch oben vor dem Skagerrak um die gleiche Stunde vorging, und in wenigen Worten machte er uns Kommandanten mit der Lage vertraut. Er fragte nach dem Grade unserer Verwendungsbereitschaft; vor allem mich selbst, der ich eben angekommen war. — „Voll kriegsbereit“, meldete ich.

Nicht lange darauf verließen wir unter dem Schutze der Nacht zum ersten Male die heimatliche Küste. Zwischen den vom Feinde ausgelegten Minensperren ging es nach Norden. Nur die Sterne leuchteten uns noch — wir waren allein.

Der neue Tag dämmerte kaum, als die schrillen Töne der Alarmglocke durch alle Räume schallten und auch mich vom Schlafe aufschreckten. Sie kündeten Gefahr und bedeuteten den Befehl: „Antreten auf Tauchstationen!“ Und während die verstörten Leute der Freiwache nach kurzem Schlaf auf die ihnen zugewiesenen Plätze stürzten, war ich in wenigen Sätzen auf dem Turm und ließ mir vom Wachoffizier den grauen Punkt am Horizont zeigen, der seinen Verdacht erregte. Es war ein feindliches Unterseeboot.

Schnell verschwanden wir im Innern des Turmes. „Klar zum Fluten“, meldete der Leitende Ingenieur aus der Zentrale unter uns. „Fluten“ gab ich zurück. Brausende Wassermassen strömten in die geöffneten Tauchtanks; willig gehorchte das Boot dem Druck der Tiefenruder. Es steuerte abwärts, und bald nahm die grüne Tiefe uns auf. Nun rasch einen Blick durch das ausgefahrene Sehrohr! Ich war enttäuscht;

vom Gegner war nichts mehr zu sehen. Vielleicht hatte er uns ebenfalls gesehen und war dann getaucht. Eine Zeitlang setzten wir unseren Weg unter Wasser fort, dann tauchten wir wieder auf.

Wohl niemals wieder ist uns allen der helle Ton des Alarmsignals so durch Mark und Bein gegangen, wie an jenem ersten Morgen. Und dabei war eigentlich gar nichts los. Unzählige Male sind wir noch so aus dem Schlaf geweckt worden. Aber Gesundheit an Geist und Körper erleichterte uns bald die Gewöhnung an alle Gefahren; und dann wußten wir auch, daß wir uns gegenseitig auf einander verlassen konnten. —

Bis dahin hatte die Nordsee uns noch glimpflich behandelt. Nun machte sie Ernst. Das Boot arbeitete schwer in dem aufkommenden Sturm. Ueber das Deck rollte schäumend die graugrüne See. Nur auf dem Turm konnte man noch ohne Lebensgefahr stehen, und auch dort wurde man trotz Oelzeug und Südwester noch naß genug.

Es ist bekannt, daß an der Schlacht beim Skagerrak keine Unterseeboote teilgenommen haben. Wir selbst trafen einen Tag später auf dem Kampfplatz ein, erhielten dort durch Funkentelegraphie die Nachricht über den Abmarsch der englischen Flotte und gleichzeitig den Befehl, sie nach Möglichkeit noch anzugreifen. Ob wir sie noch erreichen konnten, war zweifelhaft; jedenfalls begaben wir uns sogleich auf die Jagd. Erst am späten Abend gab ich das erfolglose Rennen auf. Wir hatten nichts gesehen, dafür aber schließlich so schweren Seegang gehabt, daß ich beschloß, dem Boot und der Besatzung etwas Ruhe zu gönnen. Zu diesem Zweck wurde getaucht und während der Dunkelheit unter Wasser gefahren.

Dort lagen wir völlig ruhig und schliefen herrlich.

Beim Auftauchen am nächsten Morgen begrüßte uns oben dieselbe schwere See. Gegen Mittag bekamen wir die dänische Küste in Sicht, und ich beschloß, Sylt anzulaufen. Wir sollten die Insel nicht ohne weitere Gefahr erreichen.

Das rotgestrichene, dickbäuchige Horns Riff-Feuerschiff bei Esbjerg hatten wir bereits passiert. Bald wurde auch das Insichtkommen des Syl-Feuerschiffes gemeldet. Ich befand mich unter Deck. „Feuerschiff ansteuern!“ befahl ich durch das Sprachrohr. Dann ging ich auf den Turm, um die erhaltene Meldung nachzuprüfen. In der Ferne vor uns ragten die kahlen Masten des Feuerschiffes nur wenig über den Horizont.

In diesem Augenblick meldete neben mir der Bootsmannsmaat der Wache, es sei eine Stange im Wasser. Er sagte es ganz arglos. Ich horchte auf. Eine Stange im Wasser? Hier gab es keine Stangen als Fahrwasserzeichen; es mußte etwas anderes sein.

„Wo ist die Stange?“ fragte ich schnell.

„Jetzt ist sie an Backbord voraus“, rief der Unteroffizier. Da sah ich sie, 200 Meter links vor dem Boot. Es war das Sehrohr eines Unterseebootes.

„Hart Steuerbord, beide Maschinen äußerste Kraft voraus“, rief ich sofort in den Turm hinein; zugleich sah ich, wie

der Gegner einen Torpedo auf uns abfeuerte. „Dreimal äußerste Kraft voraus!" befahl ich nochmals. Im Turm wurden die Maschinentelegraphen noch dreimal auf das bezeichnete Kommandowort gelegt: als Signal für die Maschinen zur Hergabe der letzten Kräfte.

Unser Boot nahm sogleich die scharfe Drehung auf; es war die höchste Zeit gewesen. Im Abstand von 10 Metern sah ich die Blasenspur des Torpedos links neben unserem Boot nach vorne laufen; dann erfolgte vor uns eine krachende Detonation.

„Also doch noch!" dachte ich und hielt den Atem an. Aber was war das — wir schwammen noch, und das Boot war heil? Und den Wasserstrudel der Explosion sah ich 30 Meter vor dem Boot! Kein Zweifel, der Torpedo hatte uns verfehlt und war dann infolge schlechter Tiefensteuerung in den Grund gegangen. Die starke Dünung hatte wohl seinen Lauf unsicher gemacht, und es war an der Stelle auch nur flach. Zu tun war hier weiter nichts, unter Zickzackkursen verließen wir den unheimlichen Ort. Einige wollten noch die Laufbahn eines zweiten Torpedos in unserem Kielwasser erblickt haben; ich selbst bemerkte sie nicht. Aber das Sehrohr sah uns noch lange nach. Der englische Kommandant wird wohl recht traurig gewesen sein; wir werden davon noch hören.

Es war schon dunkel, als wir endlich hinter den schützenden Dünen von Sylt an die Boje gingen. Ich selbst blieb noch lange wach. Und während ich bei einem Glase Portwein das glimpflich abgelaufene Abenteuer überdachte, kam mir wieder das feindliche Sehrohr vor die Augen: kerzengerade wie

der Leib einer giftigen Schlange ragte es starren Blickes aus dem Wasser. Das war der leibhaftige Tod gewesen. Aber er hatte uns verschont. —

Der Sommer 1916 verging für uns mit Aufklärungs- und Vorpostendienst. Der Handelskrieg war — wenigstens in den heimischen Gewässern — für lange Zeit aufgegeben: also gerade diejenige Art der Kriegführung, die mich seinerzeit zur freiwilligen Meldung für den Unterseebootsdienst bewogen hatte. Und doch sahen wir mehr vom Feinde als die Leute auf den Torpedobooten; denn da wir uns jederzeit unsichtbar machen konnten, so brauchten wir auch keinen Schutz durch stärkere Streitkräfte und konnten uns frei bewegen.

Unsere Fahrten führten denn auch bis zur englischen und norwegischen Küste.

Einmal fuhren wir lange Zeit an der schottischen Küste im Abstande von 2 Kilometern unter Wasser auf und ab. Nur in den Nächten tauchten wir auf und schöpften frische Luft. Deutlich unterschieden wir tagsüber im Sehrohr die einzelnen Häuser an Land. Es war in der Nähe des Leuchtturmes von Tod Head. Leider begegneten uns nur Handelsschiffe, denen wir nichts zu leide tun durften. Am dritten Tage mußten wir plötzlich auftauchen, weil das vordere Tiefenruderpaar versagte. Zum Glück war es neblig, und nur ein einziges Fischerboot lag in der Nähe, das uns verraten konnte. Kurzerhand nahm ich die ganze Besatzung von 6 Mann gefangen und versenkte ihren Kahn — das Motorboot „Bella". Dann

legte ich unser Boot in 50 Meter Wassertiefe zur Reparatur auf den Grund.

Inzwischen hatten sich unsere Gäste von ihrem Erstaunen erholt. Ich ließ den Aeltesten kommen, um ihn nach Neuigkeiten zu fragen. Er machte ein bedenkliches Gesicht, und ich sah bald, daß eine schwere Sorge ihn bedrückte. Schließlich fragte er, wo wir eigentlich wären. „Auf dem Grunde des Meeres", sagte ich ihm. Aber das hatte er schon bemerkt. Ich zeigte ihm also auf der Karte unseren Platz.

Seine Sorge wurde immer größer. „Hier liegen Minen in nächster Nähe!" meinte er. „Unmöglich", sagte ich, „ich fahre hier ja schon lange umher, und wir bleiben auch noch eine Woche hier."

Da wurde er aufgeregt, und das war sicher keine Heuchelei. Ihm bangte für sein eigenes Leben. „Ich setze meinen Kopf dafür ein", rief er in ehrlichem Schreck. So verließ ich denn lieber diesen Ort, als die Reparatur beendet war.

Mit einem kleinen Erfolge sollten wir unsere Fahrten in der Nordsee dann doch beenden. Wir hatten uns schon lange über die kleinen englischen Wachfahrzeuge geärgert, die uns zum Tauchen nötigten, wenn wir uns nicht verraten wollten. Ein Gefecht mit ihnen lohnte sich in der Regel nicht. Ein einziger, sonst harmloser Treffer konnte uns unsere Tauchfähigkeit nehmen, und bis zur Heimat war es weit.

An einem sonnigen Abend kam wieder ein solcher Dampfer in Sicht. Und da Wind, Wetter und Tageszeit besonders günstig waren, so beschloß ich ausnahmsweise den Angriff. Zunächst umgingen wir das Schiff, bis wir die Sonne genau im Rücken hatten. Wenn es jetzt mit Geschützen antworten wollte, so war es geblendet und konnte nicht schießen. Dann flog ihm unsere erste Granate vor den Bug.

Die Wirkung war anders, als wir gedacht hatten. Der Dampfer ließ ein Boot zu Wasser, die ganze Besatzung stieg ein und fuhr davon, auf die schottische Küste zu. Wir hielten das Boot an, und nun kam die Erklärung. Es war überhaupt kein Wachfahrzeug gewesen, sondern ein harmloser Fischdampfer. Und weil die Dämmerung schon hereinbrach, schickte ich unseren Kriegslotsen Bestmann — einen Handelsschiffs-Kapitän — zusammen mit den Matrosen Fischer und Rosenthal und der ganzen englischen Besatzung (bis auf den Kapitän) zurück mit dem Auftrage, ihn nach Deutschland zu bringen. Wir befanden uns damals etwa 50 Seemeilen vor Aberdeen. Als wir nach einigen Tagen in Emden anlangten, war diese unsere erste und einzige Prise — es war der Fischdampfer „Loch Ryan" von 186 Brutto-Register-Tonnen aus Hartlepool — auch schon da. Er war nach einer höchst beschwerlichen Ueberfahrt in stürmischem Wetter an der holländischen Küste gestrandet, dann aber dank den Anstrengungen der Besatzung glücklich wieder freigekommen. Unsere drei Mann hatten alle Mühe gehabt, die Engländer in Schach zu halten. Da wir mit „U 64" dem Dampfer eine kurze Strecke unter Wasser gefolgt waren — unter Zeigen des Sehrohres —, so hatte man den Engländern erzählt, wir führen die ganze Zeit getaucht hinter ihnen her. Als weitere Argumente dienten die

mitgeführten Pistolen sowie eine Sprengpatrone. Es war für die Drei ein richtiges Husarenstückchen, das einer von ihnen — Rosenthal — später sehr anschaulich beschrieben hat.

Nach dem internationalen Prisenrecht unterlag jedes feindliche und jedes mit Bannware beladene neutrale Handelsschiff der Einziehung, und eine besondere Prisengerichtsbarkeit sorgte für die Innehaltung der betreffenden Vorschriften. Darum mußte ich auch demnächst von Emden nach Wilhelmshaven fahren; denn das dortige Amtsgericht war gleichzeitig unser zuständiges Prisengericht. Nachdem ich längere Zeit im Flur des Amtsgerichts gewartet hatte, meinte der Gerichtsdiener mit gütiger Miene: „Nun dauert es sicher nicht mehr lange. Ist es eine Vormundschaftssache?"

„Nein, eine Prisensache", erwiderte ich.

Daraufhin wurde er noch freundlicher, telefonierte wiederholt zum Herrn Amtsgerichtsrat, und die Vernehmung selbst gestaltete sich ganz vergnügt. Der Fall war klar und sicherlich einfacher als manche Vormundschaftssache; ich hatte genügend Beweise für die englische Abkunft unserer Beute. Erstens: die Schiffspapiere; zweitens: die englische Flagge, unter der das Schiff fuhr; drittens: sein Name; viertens: die Besatzung. Was will man noch mehr?

Danach benutzte ich die Gelegenheit, um im Stabe des Führers der Unterseeboote nach etwaigen Aufträgen für die nächste Zeit zu fragen.

„Na, Sie werden ja nun bald mehr zu tun bekommen", bemerkte der Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Lützow.

„Inwiefern?" fragte ich.

„Sie kommen ins Mittelmeer!"

Ich wagte es kaum zu glauben, so freute ich mich. Das hatte ich niemals zu hoffen gewagt. Nach dem sonnigen Süden, mit ehrenvollem Auftrag — Handelskrieg — und kurz: die lockende, unbekannte Ferne!

Schnell fuhr ich an Bord zurück und traf mit unbefangener Miene — die Sache war ja geheim — die Anordnungen zur großen Fahrt. Aber irgendwie war das Geheimnis wohl doch durchgesickert; ich sah es an manchem strahlenden Gesicht.

Von der Nordsee zum Mittelmeer

Um die kahlen, düsteren Bergkuppen der Shetlands-Inseln heulte der Südoststurm. Graue Wolkenmassen fegten über sie hinweg. Zusammengeballt im Anprall gegen die nackte Küste, hüllten sie bald alles in dichten Schleier; bald wieder ragten einzelne Felsen hoch in den Lüften drohend aus Dunst und Wolken hervor. Man erkannte nicht, war es Regen oder Nebel, was sie den Blicken so bald wieder entzog.

Unten am Wasser die Klippen standen in brodelndem Gischt. Donnernd rannte die See gegen die erzitternden Steinmassen, turmhoch schäumte die weiße Brandung an den glattgewaschenen Wänden empor, dann wälzte sie sich gebrochen zurück und holte aus zu neuem Angriff.

Der Sturm ließ nicht nach. Einen ganzen Tag tobte er nun schon, wühlte in der kochenden See und trieb die wirbelnde Strömung vor sich her, die dem Seemann die Ostseite jener Inseln so gefährlich macht.

Wehe dem Fahrzeug, das ihnen zu nahe kam, das hier in die tückische Strömung geriet. Gegen die Felsen geschleudert, war es im Augenblick zertrümmert; kaum hörte man wohl den Krach seiner berstenden Wände, und ungehört verhallte der letzte Schrei seiner Besatzung. —

Weit draußen in See kämpfte unser kleines Boot mühsam mit Wind und Wellen. Wir hatten Kurs auf die Shetlands-Inseln; ihre Nordspitze umsteuernd, hofften wir in kurzem das freie Weltmeer zu gewinnen.

Es war kein leichter Reiseanfang. Längst hatten wir alle Niedergänge zum Bootsinnern verschlossen; selbst der Turmdeckel wurde nur geöffnet, wenn die Wachablösung heraufkam, und wer oben nichts zu suchen hatte, blieb unten. Denn die auf dem Turm befindliche Brustwehr bot auch den Dreien, die oben ausharren mußten, heute nur geringen Schutz. Wachhabender Offizier, Bootsmannsmaat der Wache und Ausguckposten standen oft völlig im grünen Meerwasser, wenn eine besonders hohe See das Heck emporgehoben hatte und nun unter ihnen nach vorne rollte. Dann prüften sie rasch den Leibgurt, mit dem sie am Geländer festgebunden waren, klammerten sich noch einmal so fest an die Brustwehr, schlossen Augen und Mund gegen die salzige Flut und schüttelten sich zuletzt das triefende Wasser wieder vom Leib.

Aeußerlich waren sie nicht voneinander zu unterscheiden, die Drei. Wie Taucher sahen sie aus; ihr Kleid war der Schlechtwetteranzug: Rock, Hose, Strümpfe, Stiefel, alles in einem Stück aus dickem Gummi gefertigt. Man schlüpfte durch die

Halsöffnung in diesen Anzug hinein; nur die Hände waren frei, dafür umschlossen die Aermel das Handgelenk mit festen wasserdichten Gummizügen. Eine aufgestülpte Kapuze aus gleichem Stoff, die auf Brust und Nacken herabfiel und nur Augen, Mund und Nase freiließ, vollendete den Anzug.

Wer nicht mit uns gefahren ist, der kennt nicht die Anstrengungen eines längeren Wachdienstes bei solchem Wetter. Ist doch die See wie ein fester Körper, wenn sie mit großer Gewalt über Deck fegt. Alles möchte sie zerschlagen und mit sich fortreißen. Auch wackere deutsche Seeleute, zu den Dreien gehörig, die wir soeben kennen lernten — aber von anderen Booten —, hat sie im Laufe des Krieges vom Turm geschleudert und in den Wellen begraben. Uns zertrümmerte sie damals unser Beiboot, sie riß die im Deck befindlichen, festgeschlossenen Holzklappen auf und trug alles darunter befindliche Inventar — Leinen, Werkzeuge, Besen und sonstiges Reinigungsgeschirr — als willkommene Beute mit sich davon. Am Geschütz hatte sich die Bremsvorrichtung gelöst; wild sauste die Mündung hin und her, von Bordwand zu Bordwand. Aber die Drei da oben durften nicht wagen, den Turm zu verlassen. Wenn die See nicht über sie hinwegging, so peitschte der Wind ihnen wenigstens noch Schaumfetzen ins Gesicht.

Unten saß ich an meinem Schreibtisch und brütete über der Karte. Wo waren wir? Während des ganzen Tages hatten wir nur einmal kurz die Sonne gesehen und sogleich ihre Höhe gemessen. Aber weder auf die Messung, noch auf die errechnete Standlinie durfte ich mich bei dem Sturm allzu sehr

verlassen. Eine Orientierung nach den Inseln selbst war ausgeschlossen; ich bekam sie — das wußte ich — bei Tage nicht mehr in Sicht. Also würde ich am Vorgebirge bei Nacht vorbeifahren, wenn ich überhaupt weiter wollte.

Und weiter mußte ich. Ich hätte ja tauchen können. Aber dann kam ich nicht schnell genug vorwärts, und es sah nicht so aus, als ob ich es morgen besser träfe. Das waren schon die Stürme des beginnenden Winters. Im Gegenteil, morgen war die Unsicherheit noch größer, denn ein weiterer Tag war vergangen seit der letzten sicheren Ortsbestimmung.

Das sind die Sorgen der Seefahrt auf kleinen Fahrzeugen. Wieviel Umdrehungen die Schrauben gemacht hatten, das wußte ich wohl. Aber wie schnell mein Boot in dem Hexensabbat da oben wirklich vorwärts gekommen war, das ahnte ich nur. Die Tabellen stimmten ja nur für glattes Wasser. Wer bürgte mir dafür, daß der Fahrtverlust, den ich schätzungsweise angesetzt hatte, stimmte? — Nach welcher Himmelsrichtung der Bug unseres Bootes bisher gezeigt hatte, wußte ich zwar wieder, nicht aber, wie weit uns Wind und Strom nach der Seite vertrieben hatten. Es blieb auch der Zweifel, ob die elektrischen Kompasse bei diesem Wetter noch zuverlässig waren. Sicher war es, wie wir noch sehen sollten, nicht.

Ich mußte also gleich mit etwaigen Fehlern rechnen und dann so sicher gehen, daß mir diese nichts schaden konnten. In diesem Fall mußte also die Kurslinie (auf der ich entlang zu fahren glaubte!) so weit frei von den Inseln führen, daß

ich ihnen einerseits auf keinen Fall zu nahe kam, sie aber vor dem nächsten Abend auf jeden Fall passiert hatte.

Wie groß kann denn nun der Fehler nach der einen Seite sein? Wie groß nach der anderen? Hier fängt die Kunst an bei unserem Geschäft; Gefühl und Erfahrung ist alles.

Heute dankte ich wirklich meinem Schöpfer, daß mir die Seekrankheit seit vielen Jahren nichts mehr anhaben konnte. So behielt ich wenigstens zum Nachdenken einen klaren Kopf. Aber wenn man in der schlechten Luft unseres röhrenförmigen Bootsinnern tagelang von einer Wand gegen die andere geworfen wurde, dann ließ die Spannkraft doch etwas nach. Man muß auch bedenken, daß eine Lufterneuerung bei solchem Wetter nur noch durch den Turm möglich war. Von dort ging eine elektrische Ventilation zu allen Räumen. Ihr brummendes Geräusch wurde zu ohrenbetäubendem Lärm, wenn die Tür von der Zentrale zum Raum für Dieselmaschinen geöffnet wurde.

Etwas entfernt von mir, zwischen der Offizier- und Deckoffiziermesse, an dem dort befindlichen Niedergang — der jetzt hermetisch verschlossen war — sah ich unseren Koch Miedtank hantieren. Er kochte Tee für die abgelöste Wache. In dichten Schwaden zogen die Dünste der Kombüse unter der niedrigen Decke durch die angrenzenden Räume, und die elektrischen Glühlampen leuchteten wie im Nebel.

Augenblicklich stampfte das Boot, weil die See von achtern lief. Dabei war mir etwa zumute, als ob ich dauernd galoppierte. Ueber mir polterten die losgerissenen Besen und Planken. Wenn unser Bug in die Luft geschleudert wurde und

schwer in die nächste See zurückfiel, dann zitterte das ganze Boot vom harten Stoß, während die vorderen Tiefenruder (unsere Seitenflossen) den Anprall auffangen mußten. Würden sie halten bis zum fernen, fernen Ziel?

Manch fragender Blick meiner Leute streifte mich, wenn sie in dem engen Gange zwischen Schreibtisch und Schlafsofa meines Raumes hindurchkamen und mich mit Zirkel und Dreiecken auf der Karte hantieren sahen. Was grübelt er? mochten sie denken. Aber sie hatten genug mit sich selbst zu tun. Wie sahen sie aus, wenn sie von Wache kamen!

Hochrotes Gesicht, triefende, verquollene Augen hatten die Seeleute; eben waren sie mit vieler Beschwer in der Zentrale aus dem Schlechtwetteranzug herausgekrochen. Das Maschinenpersonal schwitzte im leichten Zeug; wirr hingen die Haare in die schwarzen, fettigen Gesichter. Alles taumelte erlöst zur Koje (Pritsche) vorn im Bugraum, um, wenn nicht Schlaf, so doch Ruhe zu finden. —

Der gute Haupt brachte mir Abendbrot. Er sorgte immer dafür, daß ich solche Dinge nicht vergaß. Es schmeckte mir. Rühreier waren es.

Durch das Zentrale-Sehrohr besah ich dann Windrichtung und See und beschloß, die Inseln im Abstande von 40 Seemeilen zu umsteuern. Dieser Sicherheitsabstand wurde unser Glück. In der Nacht wurde es noch schlimmer. Nach Mitternacht kam der Wachhabende Offizier im Schlechtwetteranzug zu mir herunter — ich saß noch vor der Karte — und meldete mir, der Aufenthalt auf dem Turm sei nicht länger

möglich. Ich ließ die Drei in den Turm herunterkommen und den Turmdeckel gänzlich schließen. Nun fuhren wir blind durch die See; dafür befahl ich, die grüne und rote Seitenlaterne anzustellen. Mochte man das Licht getrost sehen. Dann hielt man uns für einen Segler und wich uns vielleicht aus. Eine nähere Untersuchung durch Scheinwerfer war heute unmöglich, und an Kampf war ohnehin nicht zu denken.

Zum Glück dauerte dieser Zustand nicht lange. Um 4 Uhr morgens bestieg der Wachhabende Offizier, Oberleutnant Quesse, allein wieder den Turm. Bald darauf ließ er mir melden, die See laufe jetzt aus einer anderen Richtung. Er glaubte, wir hätten die Inseln schon hinter uns, und die Dünung des Atlantischen Ozeans rollte uns entgegen. Ich ging hinauf, denn gleichzeitig war ein Dampfer in Sicht gekommen, dem wir ausweichen mußten.

An den Ozean glaubte ich noch nicht. Statt dessen mißtraute ich den elektrischen Kreisel-Kompassen. Und richtig — nach einigen Stunden blies der Wind plötzlich wieder aus dem alten Loch. Hatten wir uns auch noch versteuert?

Mit einem tiefen Glücksgefühl begrüßte ich den dämmernden Morgen. Als es vollends Tag war, teilten sich die dichten Wolkenschleier zu unserer Linken — in nächster Nähe erkannte ich das Vorgebirge. Es war nur 5 Seemeilen entfernt! Und ich hatte mit 40 Seemeilen gerechnet. —

Noch weitere schwere Stürme standen uns bevor; je einer vor dem Englischen Kanal, im Golf von Biskaya, bei den Balearen und im Adriatischen Meer. Während der fast vierwöchigen Fahrt hat die Besatzung nur zwei Tage bei geöffneten Luken an Deck sein können; meistens konnte nur die Wache sich im Schlechtwetteranzug auf dem Turm halten.

Einmal tauchten wir des Sturmes wegen. Es war vor der Biskaya. Zwanzig Stunden wütete bereits der Wirbelsturm, in den wir hineingeraten waren. Wieder saß ich an meinem Schreibtisch und beobachtete die langsam fortschreitende Kurve des Barographen. Ich sah, wie das Minimum (das Zentrum des Sturmes) genau über uns hinwegkommen mußte. Als es soweit war — das Barometer zeigte den außergewöhnlich niedrigen Stand von 720 mm —, zog ich Oelzeug und Südwester an und ging hinauf.

Das Minimum ließ nicht auf sich warten. Innerhalb einer Minute sprang der Wind mit höchster Stärke von SSO auf NW um; die aufgewühlten Wogen konnten sich dieser plötzlichen Sinnesänderung nicht so schnell anpassen; und während der Orkan aus der neuen Richtung brausend über uns hinwegdonnerte, tanzten und taumelten die Wassermassen um uns hilflos durcheinander.

Da hatte ich genug. Ich wollte nicht mehr mitmachen. Wir tauchten und fuhren auf der schützenden Tiefe von 50 m. Auch hier schlingerte unser Boot noch stark genug, aber es waren doch wenigstens regelmäßige Bewegungen. Als wir nach 16 Stunden wieder auftauchten und den Turmdeckel öffneten, glaubten wir, aufatmend, um uns den kräftigen Duft eines Kiefernnadelwaldes zu spüren. Und doch es war nur die

frische, reine Seeluft, die uns oben begrüßte; alle künstliche Luftreinigung — mit Sauerstoffzusatz — hatte uns sie schließlich doch nicht ersetzen können.

Ich glaube, man kann es uns nachfühlen, daß am Schlusse der langen Fahrt auch unser Bedarf an Wetter und Wind für einige Zeit gedeckt war. Daß wir auch manche Bequemlichkeit hatten, die der Mann im Schützengraben meist entbehren mußte, sei nicht bestritten. Führten wir doch alles reichlich mit uns, was wir zum Leben brauchten. Und es war gut, was wir hatten; dafür hatte Bauwerft und Fiskus gesorgt. Trockenen Schlafplatz, warmes Essen, Zeit zum Ausruhen — das brauchte niemand zu entbehren. Auch waschen durfte man sich ab und zu; natürlich mußten wir sparsam mit dem Frischwasser umgehen, denn unterwegs konnten wir es nicht ergänzen. Ich selbst trieb darin wohl einen gewissen Luxus; solange das Wetter nicht gar zu schlimm war und aus dem Leben ein bloßes Dahinvegetieren machte, wusch ich mich jeden Morgen; wozu hatte ich auch den hübschen, kleinen Waschtisch mit großer Spiegelscheibe?

Er stand neben meinem Schlafsofa zur Seite des Mittelganges, durch den der ganze Verkehr im Boot ging. Mich hat der Verkehr nie gestört; ich sah gerne, was die Leute trieben, und wie sie aussahen.

Wir alle waren in viel höherem Maße schicksalsverbunden, als dies auf größeren Schiffen der Fall war. Auch äußerlich unterschieden wir uns kaum. Schon zum Lederzeug trugen wir nur verschiedene Mützen; Oelzeug oder Schlechtwetteranzug

mit den dazugehörigen Südwestern oder Kapuzen machte uns alle gleich. Auch unser Mittagessen war das gleiche — womit ich nicht sagen will, daß wir immer damit zufrieden waren. Aber dann mußte der arme Miedtank dafür herhalten, und im allgemeinen nahm er es mit seinem gutmütigen Kindergesicht nicht zu tragisch. Auf längeren Seereisen wurde die Speisekarte von selbst einfacher; am wenigsten mundete mir der sogenannte Kabelgarnsalat mit Kartoffeln: braunes Büchsenfleisch, das sich beim Aufweichen in seine Fasern auflöste und aussah wie lauter Kabelgarn. Es war mit unseren Blechmessern nur schwer zu schneiden. — Einer kannte die Eigenheiten des andern. Mich hielten sie für etwas verschlossen, wunderten sich auch manchmal über mein Bücherlesen. Daß ein gewisser äußerlicher Abstand innegehalten werden mußte, war ihnen weniger klar als mir. Sehr gefürchtet kann ich auch damals nicht gewesen sein, denn kürzlich beichteten sie mir fröhlich beim Glase Grog in St. Pauli, sie hätten in Cattaro einmal aus dem Kleiderschrank mit Haupts Hilfe meine Sachen entlehnt, um spät Nachts an den österreichischen Posten vorbei nach Castelnuovo zu gehen, wo sich allerhand unsolide Nachtlokale befanden. Ich hätte die Gesellschaft wohl sehen mögen, wie sie sich da mit fremden Federn schmückte! Diese Bande! —

Nach dem morgendlichen Waschen war mein Schreibtisch gedeckt, ich fand dort einen frischen Eierkuchen (elektrisch gebacken), Hartbrot, Marmelade und eine Tasse Kaffee. — Mittag- und Abendessen nahm ich mit den drei Offizieren

zusammen ein, die nebenan in ihrer kleinen Messe hausten. Danach pflegte ich mich auf meinen Schreibtischplatz zurückzuziehen und etwas zu lesen.

„Heute nacht können wir die Küste noch nicht ansteuern", sagte ich eines Abends zu den Offizieren; „unser Besteck (Ortsbestimmung) ist noch nicht genau. Aber ich denke, morgen bekommen wir gute Messungen."

„Klar zum Prüfungstauchen!"

Nach kurzer Tauchfahrt — wir versäumten sie an keinem Tage — wollte ich mit dem Boot für die Nacht durch Auf- und Abfahren auf derselben Stelle bleiben. Wir brauchten ja genaue Ortsbestimmung zur Annäherung an die Straße von Gibraltar. Sie ist nur 7 Seemeilen breit; mit 40 Seemeilen Spielraum nach beiden Seiten war da nichts zu machen. Als wir nach kurzer Zeit wieder auftauchten, war es merkwürdig still geworden. Die Wolken teilten sich, nur der Widerschein des Mondes spiegelte sich in der beruhigten See.

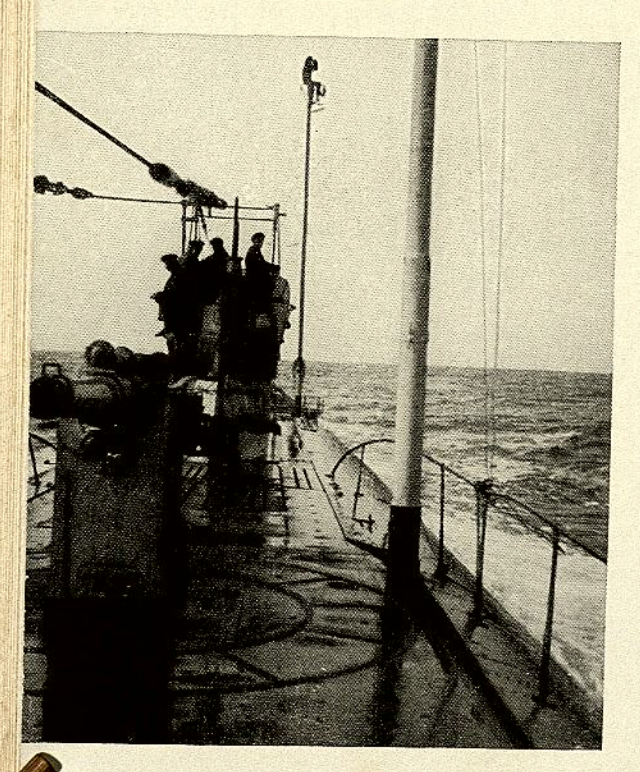
„Steuermann und Lotse sollen heraufkommen, Mond und Sterne messen!" rief ich in den Turm. Und nun begann ein Wettrechnen zwischen den beiden nach Mond, Jupiter und Arcturus.

Es stimmte. „Auf Ost-Kurs gehen!" befahl ich gleich vom Schreibtisch aus durch das Sprachrohr. Und oben sagte ich dem Wachhabenden Offizier: „Ich denke, morgen früh zwischen 4 und 5 Uhr bekommen wir das Leuchtfeuer von St. Vincent in Sicht. Uebrigens ist es ja jetzt so hell, daß man auch ohnedies die Küste weit genug sehen muß."



Kapitänleutnant
Morahl
Kommandant „U 64"





Auf der großen Fahrt von der Nordsee zum Mittelmeer. Aufgenommen nach kurzem Gefecht mit französischen Bewachern an der afrikanischen Küste, das infolge Rohrkrepierers vorzeitig abgebrochen werden mußte. Das beschädigte 8,8-cm-Geschütz wurde dann durch ein 10,5-cm-Geschütz ersetzt.

Auf der Suche nach Dampfern. Der Ausguckposten im Mast.

Es war Vollmond.

Wir hatten uns nicht geirrt. Gegen 5 Uhr grüßte uns in der Ferne das regelmäßige Aufblitzen des Feuers. Es war das erste Land seit vielen, vielen Tagen — seit den Shetlands-Inseln.

Hell und klar war die folgende Nacht. Wie Edelsteine funkelten die Sterne am stahlblauen Himmelsgewölbe. Das milde Licht des Mondes übergoß die Städte am Rande der Meerenge von Gibraltar mit sanftem Schein; weißschimmernd zogen sich ihre Häuserreihen am Abhange der Berge hinauf. Mit kleinen Lichtern übersät, die an einen Schwarm von Glühwürmchen erinnerten in sommerlich warmer Luft, lagen sie da wie ein Gruß aus dem fernen Morgenland: Tanger, Tarifa, Ceuta, Gibraltar. Und über ihnen ragten zu beiden Seiten der Meerenge, deutlich erkennbar, hohe Bergketten empor.

Wie träumende Wanderer zogen die Dampfer ihren Weg durch die Enge nach Osten und Westen.

Hier war eine Lebensader unserer Feinde. Australisches Getreide, indische und ägyptische Baumwolle, Oelfrüchte und alle Gewürze des Orients suchten hier vorbei ihren Weg zu den britischen Inseln. Fabrikwaren aller Art, Kohlen, Metall, Munition, Proviant gingen von allen Ufern des Atlantischen Ozeans nach Osten. Wer diese Lebensader für längere Zeit unterbinden konnte, der wäre wirklich an der Gurgel des Feindes gewesen!

Aber hier durften wir uns weder aufhalten, noch mit besonderem Fleiß bemerkbar machen. Nacht für Nacht leuchteten die Scheinwerfer von Gibraltar träge suchend die Meerenge ab. Wir hielten uns dicht unter der afrikanischen Küste; ein Wachfahrzeug lag gegenüber unter Land und gab Lichtsignale von sich.

Nach Mitternacht lief ich ein in die Enge. Die Kurslinie, auf der ich fahren wollte, hatte ich in die Karte eingezeichnet, und ich wußte: dieses Mal würde ich sie innehalten, solange ich nicht auf Widerstand stieß.

Eine silberne Furche folgte dem kleinen Boot, das inmitten der Dampfer gen Osten fuhr. Es war wie ein Märchen aus „Tausendundeine Nacht". Am liebsten hätte ich alle Leute an Deck kommen lassen, aber das verbot die Gefahr der Stunde. So ließ ich sie einzeln heraufholen und ihnen mit Hilfe des Doppelglases vom Steuermann die Gegend erklären. Die Karte hatte ich schon am Abend vorher durch das Boot gehen lassen.

Mit dem Wachhabenden Offizier zusammen saß ich selbst vorn auf dem Turm. „Darf ich nicht ein Glas Rotwein heraufkommen lassen und Butterbrote?" so hatte Quesse gemeint. Offenbar standen diese Dinge schon bereit. Und während wir uns es schmecken ließen, erzählte ich ihm, wie die Franzosen vor zwei Jahren meinen ältesten Bruder denselben Weg geschleppt hatten. Er war als Berufskonsul in Marrekesch bei Kriegsbeginn, den Verträgen über Exterritorialität

zum Trotz, mit allen Marokko-Deutschen gefangen genommen und nach Sebdou in Algier gebracht worden.

Bei der Gefangennahme hatte man ihnen ehrenwörtlich versichert, sie würden unter sicherem Geleit in einen neutralen Hafen überführt. Offenbar brauchte man aber einem „Boche" gegenüber das Ehrenwort nicht zu halten. Bald nach der Landung auf algerischem Boden in Oran hatte man sie der Wut des aufgehetzten Pöbels schutzlos preisgegeben. Man stelle sich vor: heißer Sonnenbrand auf Meer, Land und den weißen Terrassen von Oran. Am Bollwerk mehrere Dampfer mit afrikanischen Truppen für die Front. Langsam gehen sie in See, unter den schmetternden Klängen der Marseillaise, vor einer vom Kriegsfieber ergriffenen Menge. Da kommt das Schiff mit den Gefangenen an den freigewordenen Kai: und an hundert Deutsche, mit Weib und Kind, Gepäck in der Hand, treibt man nun in die rasende Menge hinein, auf den Weg zum oberen Bahnhof. Ein Unteroffizier mit 12 Zuaven sind die einzige Bedeckung. Tosender Haß erfüllt die Tausende. Im Gedränge stockt der Zug, ein entsetzlicher Orkan bricht los, sie heulen und speien und schlagen zu. Schwer und schwankend sieht mein Bruder die lange Kolonne vor sich herziehen — in glühender Sonne, unter Faust und Knüttel und Seitengewehr. Jetzt biegt der Weg sich an einem steilen Abhang — von rechts und links fliegen Steine in den Zug und zerreißen ihn wie im Sturm eines Gefechtes.

Ein anderer Teilnehmer an diesem Leidensweg, Herr Möller, beschreibt den weiteren Verlauf am 1. Dezember 1914

in der Frankfurter Zeitung wie folgt: „Ich erhielt am Ende dieses Marterganges einen fürchterlichen Schlag auf den Hinterkopf, und als ich mich umwandte, fuhr mir ein Faustschlag ins Gesicht, der mich mehrere Zähne kostete. Von zwei Soldaten geschleift, da mich meine Kräfte verließen, erreichte ich zusammen mit meinen Leidensgefährten den Bahnhof. Wir waren uns später alle einig: Hätte die Qual noch 10 Minuten länger gedauert, keiner hätte ihn lebend erreicht.

Der Bahnhof war eine Blutlache. Nur vier Männer standen noch, alle anderen lagen mehr oder weniger betäubt am Boden. Und einer von uns stand nicht wieder auf! An den Mißhandlungen gestorben, zu Tode gequält! Es war der Kaufmann B. aus Marrakesch, ein Hamburger, ein kräftiger gesunder Mann von 35 Jahren. Diese eine Tatsache spricht mehr, ich denke, als alle Worte! Zwei Herren aus Casablanca wurden sofort ins Lazarett gebracht. Drei unserer Leute bekamen Tobsuchtsanfälle und mußten gefesselt werden. Ein Herr F. aus Marrakesch wurde von zwei Soldaten festgehalten, auf der Erde liegend; auf ihm kniete ein junger Offizier, hielt ihn an der Gurgel gefaßt, und indem er ihm zuschrie: „Sei still, du Schwein!" befahl er gleichzeitig einem Soldaten, dem Tobenden solange Wasser aus einem Eimer in den Hals zu gießen, bis er nicht mehr schreien könne. Alle anderen Deutschen, die ohnmächtig am Boden lagen, wurden so lange eimerweise mit kaltem Wasser begossen, bis sie wieder zu sich kamen. Die Frauen und Kinder wurden in Wagen durch

die Stadt geführt. Diese Wagen hat der Pöbel versucht, die Abhänge herunter zu werfen, er wurde aber durch verstärktes Militär daran verhindert; dafür haben aber Offiziere, die ihnen im Wagen entgegenkamen, mit den Peitschen auf sie eingeschlagen. Wir wurden dann in Viehwagen verladen, naß und zerrissen wie wir waren, und fuhren sofort ab. Den Frauen wurden Personenwagen zur Verfügung gestellt. Bei der nächsten größeren Haltestelle forderte der Tod sein zweites Opfer, eine junge Frau, erst 2 Monate verheiratet, mußten wir hier zurücklassen, sie ist an den Folgen der Erregung gestorben."

Meinen Bruder verschonte der Tod. Noch im gleichen Jahre wurde er ausgeliefert.

Dies Bild war mir vor Augen, als wir nun mit unserem wehrhaften Boot auf den Spuren jener geängstigten und mißhandelten Landsleute dahinzogen. Unsern Schild wollten wir rein halten.

Im Dunste der Morgendämmerung versank hinter uns im Westen der Felsen von Gibraltar, als der zweite Wachoffizier, Leutnant zur See Forberg, die Wache übernahm.

Und während auch Quesse jetzt schlafen ging, lag ich selbst schon längst im grauen Lederzeug auf dem Schlafsofa und träumte vielleicht vom sonnigen Mittelmeer. —

Dann kam ein einzelner schöner Tag.

Wie ein letzter Gruß des vergangenen Sommers lag am 10. November 1916 heiterer Sonnenschein über den Fluren Andalusiens. Weit in der Ferne dehnten sie sich wie

ein prächtiger Teppich; von den Gebirgszügen und schneeigen Gipfeln der Sierra Nevada, deren gewaltige Massen scharf umrissen am westlichen Himmel standen, bis zu den weißen Städten am Meer schien in der klaren, sichtigen Luft alles dem Auge näher gerückt zu sein.

Ueber dem Meer lag festtägliches Schweigen. Auch hier zogen Schiffe still ihren Weg; meist hielten sie sich dicht an der Küste; in den spanischen Hoheitsgewässern waren sie ja sicher vom Feind. Weiter draußen unterschied der geblendete Blick nur einzelne Fahrzeuge, die weniger vorsichtig waren.

Den norwegischen Dampfer „Tripel" von 4633 Brutto-Register-Tonnen*) drückte wohl kein schlechtes Gewissen. Er kam weither; vor reichlich zwei Wochen hatte er Baltimore vollbeladen verlassen. Er führte Kriegsmaterial, bearbeiteten Stahl aller Art; eine ganze Schiffsfracht für die italienische Heeresleitung. In wenigen Tagen dachte er Genua zu erreichen. Ein glänzendes Geschäft.

Da hallte ein Schuß über das Wasser. Hinter sich nach dem Lande zu erblickte der Norweger unser Boot, dessen grauen Rumpf er noch kaum erkennen mochte unter den großen Flaggen, die von seinem mittleren Mast wehten und den Befehl enthielten: Senden Sie sofort ein Boot. — Bald folgte die zweite Granate; dicht vor seinem

*) Die Register-Tonne ist ein internationales Raummaß von 1000 Kubikfuß = 2,83 Kubikmetern. Brutto-Raumgehalt ist der gesamte gemessene Rauminhalt des Schiffes. Netto-Rauminhalt derselbe nach Abzug des Raumes für Maschinen und Besatzung.

Bug fuhr sie ins Wasser. Nun war er im Bilde. Er stoppte seine Maschine, brachte das Schiff durch Rückwärtsgang der Schrauben zum Stehen und zeigte dies an durch drei Töne mit seiner Dampfpfeife. Dann ließ er ein Boot zu Wasser bringen und holte sich seine Schiffspapiere. Jetzt regte sich wohl doch sein Gewissen; denn wie wir nachher sahen, hatte er auch gleich seinen Koffer gepackt. So konnte er sich ganz die Mühe sparen, noch einmal an Bord zurückzukehren.

Mit begreiflicher Spannung sahen wir ihm von weitem entgegen. Er hatte eine tüchtige Strecke zurückzulegen, was seine Stimmung offenbar nicht besserte. In sichtlich übelster Laune kam er an Bord; er kannte ja auch nicht die wichtige Rolle, die er nun spielen sollte als Kapitän des ersten Dampfers, den wir versenkten.

Natürlich wollte er nur englisch sprechen. Aber das half ihm wenig. Empört fragte er, warum wir ihn so weit hatten rudern lassen; warum wir gerade ihn aufs Korn nahmen und nicht einen Engländer, der sich dicht unter der Küste entlang schlich. Er war höchst erstaunt, daß wir seine Schiffsladung für Bannware hielten; und daß wir gar sein schönes Schiff versenken wollten, nannte er eine große Härte.

Erst mußte ich lachen, dann schließlich wurde ich aber doch grob. Nun drehte sich das Bild um, und er wurde freundlich; auch wohl neugierig, denn ändern ließ sich doch nichts mehr. Bewundernd sah er über das Deck unseres Bootes, erkundigte sich nach den Wohnverhältnissen, und fragte, wie

lange wir in See bleiben könnten. Ueber alles erhielt er Bescheid.

Schließlich brachte ich ihn zu seinen Leuten, die auf ein weiteres Signal von uns schon ihre Boote bestiegen hatten und auf dem Wege zur Küste waren. Dann gingen wir zu dem verlassenen Schiff.

Bei dem sinkenden Norweger waren wir noch beschäftigt, als sich das schlechte Gewissen bei einem Dänen zu regen begann, der bis dahin auf uns zugekommen war. Plötzmachte er linksum und lief auf die Küste zu. Notgedrungen — denn wir hatten eigentlich noch keine Zeit für ihn — sandten wir ihm einige Granaten vor den Bug.

Der norwegische Dampfer war gerade gesunken, als der dänische Kapitän längsseit kam, und dieser war nun wirklich sehr liebenswürdig, sprach deutsch und wußte viel Gutes vom Fortschreiten der deutschen Heere. Es war nicht nötig, die Papiere lange durchzusehen. Er fuhr mit 3000 t Cardiff-Kohle nach Marseille (Dampfer „Freja" von 2168 t), und so lag der Fall wieder ganz einfach. Aber einem so netten Menschen gegenüber kann man von Versenken eigentlich kaum sprechen; ich sagte ihm also nur: „Na, Sie haben es ja nicht weit bis ans Land!" indem ich freundlich auf das im Sonnenschein daliegende, acht Seemeilen entfernte Städtchen Aguilas zeigte. Kein Lüftchen regte sich mehr in der Hitze des Nachmittags; senkrecht stieg der Rauch aus den Schornsteinen des kleinen Städtchens.

Er stimmte mir höflich bei und meinte, er hoffe, bis zum nächsten Morgen das Land zu erreichen. Er war ein Mann mit Humor, der mit kräftigem Händedruck und Wünschen für gute Fahrt verabschiedet wurde.

Beide Dampfer waren uns willkommen zur Ergänzung unseres Proviantes. Dabei machte ich noch eine besondere Erfahrung, denn ich hatte die Besatzung — soweit sie nicht auf Wache war — jedesmal hinübergehen lassen, ohne die Herüberschaffung der Lebensmittel im einzelnen zu organisieren. Die Folge war eine Art von Plünderung, und über die Verteilung des Proviants entstanden nachher Streitigkeiten, die mir am nächsten Tage zur Entscheidung vorgetragen wurden. Für die Zukunft setzte ich daher fest, daß alle Vorräte unter Aufsicht sogleich in den Proviantraum des Bootes zu bringen seien. Damit waren alle zufrieden, denn nun wußte jeder, daß er nicht zu kurz kam. Nach Beendigung einer Fernfahrt pflegte der noch übrige Rest unter die Besatzung verteilt zu werden, und manches Stück Schinken oder Speck ist auf diese Weise später den Verwandten in der Heimat zugute gekommen.

Endlich haben wir bei Malta noch den bewaffneten englischen Dampfer „F. Matarazzo" von 2823 t unter Wasser angegriffen und versenkt. Auch mir selbst war der Vorgang damals neu und überraschend. Als eine Sprengwolke die Kommandobrücke des Dampfers einhüllte und ein Wasserstrudel aus ihr bis weit über Masteshöhe emporstieg, da dachte ich nach einiger Zeit: warum sinkt er denn nun nicht, oder fliegt

wenigstens in die Luft? Wir waren alle noch rechte Anfänger. Erst später lernten wir, daß die Dampfer auch zum Vollaufen Zeit haben wollen. Bei der Gelegenheit trafen wir übrigens mit einem englischen Unterseebootjäger zusammen, der uns zu rammen versuchte. Aber weil er nun einmal an der Wasseroberfläche bleiben mußte, so gelang ihm diese Absicht nicht.

„Wir wollen ihm doch lieber einen Kreuzer entgegenschicken", hatte der österreichische Admiral gesagt; „für einen Zerstörer ist das Wetter wirklich zu schlecht".

Um 10 Uhr vormittags erwartete man uns; nachts hatte ich mich angemeldet und einen Treffpunkt genannt. An Bord war alles in fieberhafter Spannung. Ueber meine Absichten war die Besatzung ja stets allgemein unterrichtet. Auf meinem Schreibtisch lag die Karte mit der eingezeichneten Kurslinie, und wenn ich in meine braune Kamelhaardecke eingewickelt auf dem Sofa schlief, konnte die vorbeikommende Wachablösung sich unterrichten, wo wir waren.

Das Einlaufen in den Hafen hatte ich abhängig gemacht von einer sicheren Ortsbestimmung am Morgen. Es war ja wieder einmal Sturm, der letzte von fünfen. Aber der Himmel hatte ein Einsehen. Nach Messung einiger Sterne im Morgengrauen wußten wir, wo wir waren; jetzt ging es zum Treffpunkt. Ein großes Waschen und Rasieren war im ganzen Boot. Haupt legte reines Zeug klar und Landstiefel; heute würde ich ja wohl die hohen, bis zum Knie reichenden Schaftstiefel ausziehen, in denen ich sonst auch schlief.

Die Küste hatten wir schon in Sicht. Eine Küste, die uns gastlich aufnehmen wollte: wie ungewohnt das war! Wie lange zogen wir nun schon durch die weite Wasserwüste, seit die niedrigen Ufer der deutschen Nordseeküste am 26. Oktober 1916 im Dunst hinter uns versunken waren!

Gegen 9 Uhr 30 Minuten erkannten wir eine kleine, dunkle Rauchsäule am Horizont. Eifrig spähten die Gläser nach ihr aus. Bald erkannten wir den Kreuzer „Aspern", lustig wehte seine österreichisch-ungarische Kriegsflagge im Winde, die auch wir jetzt gesetzt hatten; sein vorderer Mast trug in bunten Farben ein längeres Signal: „Willkommen!" Das war der erste Gruß des Bundesbruders.

Die letzten schweren Spritzer folgten uns von See her, als wir unter den Mündungen österreichischer Kanonen in die Bucht von Cattaro bei Punta d'Ostro einbogen, und während die Mannschaft mit sauberem blauen Zeug und hellen Matrosenkragen auf Deck antrat wie am Tage der Indienststellung, setzten wir am Flaggenstock auf dem Turm die deutsche Kriegsflagge.

Auch auf den Schiffen im Hafen waren die Besatzungen angetreten. Mit drei Hurras empfingen sie uns, die wir froh und dankbar erwiderten. Eine flinke Barkasse kam uns entgegen und legte an. Ihr entstieg ein österreichischer Seeoffizier und überbrachte die Grüße seines Admirals. Dann gingen wir an den zugewiesenen Liegeplatz — fast zögernd setzten wir den Fuß wieder auf festen Boden; ich meldete mich bei meinem Vorgesetzten und saß bald mit deutschen und österreich-ungarischen Kameraden froh beim Mahle.

Auf der Suche nach Dampfern

Am 1. Februar 1917 wurde der uneingeschränkte U-Bootkrieg eröffnet, d. h. die Gewässer um England, Frankreich und Italien wurden zum Kriegsgebiet erklärt. Hier sollte von jetzt ab jedes Schiff ohne Warnung versenkt werden. Im Mittelmeer blieb nur der westliche Teil zwischen den Balearen und der spanischen Küste für die neutrale Schiffahrt frei.

Am 9. Februar 1917 verließen wir den Hafen von Pola. Als Operationsgebiet war uns der Meeresstreifen zwischen Malta und der Südspitze Griechenlands zugewiesen. Wir nahmen unseren Weg durch die Mitte des Adriatischen Meeres zur Otranto-Straße, die wir in der nächsten Nacht bei Vollmond über Wasser mit höchster Fahrt passierten. Einer Gruppe von fünf Fischdampfern, die wahrscheinlich U-Boots-Netze schleppten, konnten wir über Wasser ausweichen.

Unser Aufenthalt im Sperrgebiet war zunächst eine Enttäuschung. Der Feind hatte das bisherige für uns sehr bequeme

System der bewachten Dampferwege aufgegeben und schickte jedes einzelne Schiff auf einem anderen Wege durch das gefährdete Gebiet. Alle Dampfer fuhren außerdem bei Tage im Zickzack, um Torpedoschüsse zu erschweren. Man mußte sich nun schon Mühe geben, um überhaupt Dampfer zu finden. Oft setzten wir einen besonderen Ausguckposten in den vorderen F.T.-Mast.

Am 12. Februar abends vor Einbruch der Dunkelheit wurde der englische bewaffnete Dampfer „Chenab" von 3549 Brutto-Register-Tonnen mit östlichem Kurse gesichtet. Da ein Unterwasserangriff nicht möglich war, beschossen wir ihn mit Artillerie; er beantwortete das Feuer aus einem kleinen Geschütz und entkam bei der hereinbrechenden Dunkelheit.

Auf dem Dampferweg Malta—Cerigo (Südspitze Griechenlands) lagen wir noch vier Tage. Außer einem englischen Zerstörer, vor dem wir tauchten, sahen wir jedoch nichts. Ich beschloß daher, die Strecke Malta—Pantelleria anzusteuern. Dort bestand in der Enge zwischen Sizilien und Tunis größere Wahrscheinlichkeit, auf Schiffe zu stoßen. Im Augenblick bestand das Problem eben nicht darin, mit den Schiffen fertig zu werden, sondern darin, daß man überhaupt welche fand.

Tatsächlich wurde südöstlich von Malta schon größerer Verkehr angetroffen; am Nachmittag des 17. Februar kam vom Ausguckposten im Mast die ersehnte Meldung: „Rauchwolke in Sicht". Im Süden standen mehrere nach Osten marschierende Fahrzeuge. Nun fegten wir lange durchs Wasser, die Hand am Doppelglas. Es kam darauf an, sich außer

Sichtweite vor die Schiffe zu setzen und dann zu tauchen; denn unter Wasser betrug unsere Geschwindigkeit nur etwa 5 Seemeilen. Drüben zogen die Schiffe gemächlich dahin, sie ahnten noch nichts. Masten, Schornsteine, eins nach dem andern kroch langsam über den Horizont hervor. Jetzt müssen sie uns bald sehen!

„Alarm"! Das mit Spannung erwartete Signal schrillte durchs Boot. Weg waren wir, die See hatte uns verschluckt. Näher ging es zum Feinde.

Bald bemerkten wir, daß die Gesellschaft aus einem größeren Schiff und mehreren Bewachern bestand.

Natürlich durften die Bewacher uns nicht sehen. Unmittelbar vor einem kamen wir vorüber. Da der Anlauf nun zu kurz wurde — wir wären beinahe mit dem großen Dampfer zusammengestoßen — mußte ich die beiden beabsichtigten Bugschüsse aufgeben, kehrt machen und noch im Drehen nach dem Gefühl (ohne Einstellen eines bestimmten Vorhaltewinkels) zwei Heckschüsse feuern.

Gespannte Erwartung herrschte im ganzen Boot. Hat „Er" heute Glück? — Eine jede Kugel trifft ja nicht, singt der Soldat des Alten Fritz. Auch die Torpedos treffen nicht immer! Aber diesmal gab es zwei kurze Schläge gegen die Bordwand, dann kündete uns allen dumpfes Krachen den Erfolg. Ich brauchte es garnicht erst durch das Schallrohr bekanntzugeben. Selbstverständlich berichtete ich der Mannschaft aber stets, was ich sah.

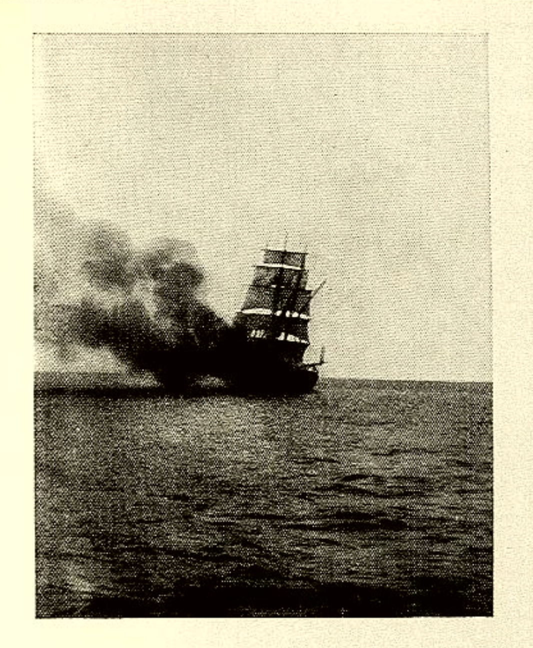
„Schuß hat unter der Brücke getroffen", konnte ich noch melden. Durch alle Sprachrohre wurde es wiederholt; alle waren gespannt zu hören, was oben vorging. Nach Möglichkeit pflegte ich die Leute dann selbst durch das Sehrohr sehen zu lassen. In diesem Falle, wo wir es mit mehreren Bewachern zu tun hatten, ging es allerdings nicht. Wir mußten auf 45 m Tiefe gehen und zunächst ablaufen.

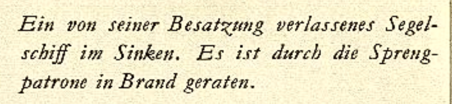
Wo war nun der zweite Torpedo geblieben? Ich hatte nur einen Treffer gesehen, aber deutlich hatten wir zwei Detonationen gehört. Die Aufklärung erhielt ich zu meinem Erstaunen beim Schreiben dieser Zeilen im Sommer 1933; durch das Entgegenkommen des Marine-Archivs hatte ich zur Auffrischung des Gedächtnisses mein altes Kriegstagebuch erhalten, und dort ist an dieser Stelle mit einer späteren Notiz die Vermutung ausgesprochen, das Bewachungsfahrzeug „Hawk" von 243 t habe den zweiten Treffer erhalten; wenigstens sollte sich dies aus der offiziellen Liste englischer Kriegsschiff-Verluste ergeben. Dann hätten wir damals den Bewacher versenkt, der am 5. Juni 1915 an der englischen Ostküste das deutsche Unterseeboot „U 14" (Kommandant Oberleutnant zur See Hammerle) vernichtet hatte. — Nachdem wir 20 Minuten lang auf 45 m Tiefe abgelaufen waren, hielten wir auf Sehrohrtiefe wieder Umschau. Der Dampfer hatte gestoppt, lag hinten tiefer und hatte Boote zu Wasser gelassen. Drei Bewacher fuhren mit hoher Fahrt um ihn herum. Bis zum Einbruch der Dunkelheit blieben wir an der Stelle. Um ein Fortschleppen des Dampfers bei Dunkelheit

zu verhindern, gab ich ihm in der letzten Dämmerung noch einen weiteren Torpedo, der ihn in der Mitte traf. Es handelte sich um den bewaffneten englischen Dampfer „Okement“ von 4349 Brutto-Register-Tonnen.

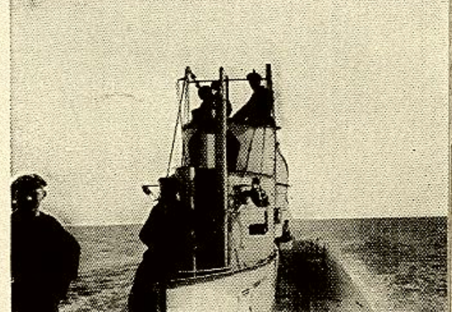
Nach dem letzten Schuß mußten wir nochmals auf 45 m Tiefe vor den Bewachern ablaufen. Bei völliger Dunkelheit tauchten wir endgültig auf. In der gleichen Nacht, am 18. Februar 2 Uhr früh, sahen wir wieder ein kleines Fahrzeug mit grüner Seitenlaterne. Ein Torpedoangriff lohnte sich nicht; wir hofften aber nun auf weitere Begegnungen und sollten nicht darin getäuscht werden. Gleich nach Tagesanbruch sichteten wir einen östlich steuernden Dampfer, der in einer Regenbö etwa 5000 m entfernt stand. Wir tauchten, liefen zum Torpedoschuß an, mußten ihn aber wegen zu großer Entfernung aufgeben. Daher entschlossen wir uns zum Ueberwasser-Gefecht. In 6000 m Entfernung wurde aufgetaucht und mit unserem neuen 10,5 cm-Geschütz Feuer eröffnet, das der vor uns weglaufende Dampfer aus zwei Geschützen am Bug und Heck erwiderte. Qualm stieg auf, er hatte mehrere Treffer. Aus seinen Funksprüchen, in denen er um Hilfe rief, erfuhren wir, daß es sich um den englischen Dampfer „Asturian“ von 3193 t handelte.

Eine Stunde nach Beginn des Gefechtes kam von Nordosten ein Zerstörer hinzu, der auf 8000 m Entfernung mit mehreren Geschützen in das Gefecht eingriff. Daher tauchten wir und liefen auf 40 m Tiefe nach Westen ab.





Ein von seiner Besatzung verlassenes Segelschiff im Sinken. Es ist durch die Sprengpatrone in Brand geraten.

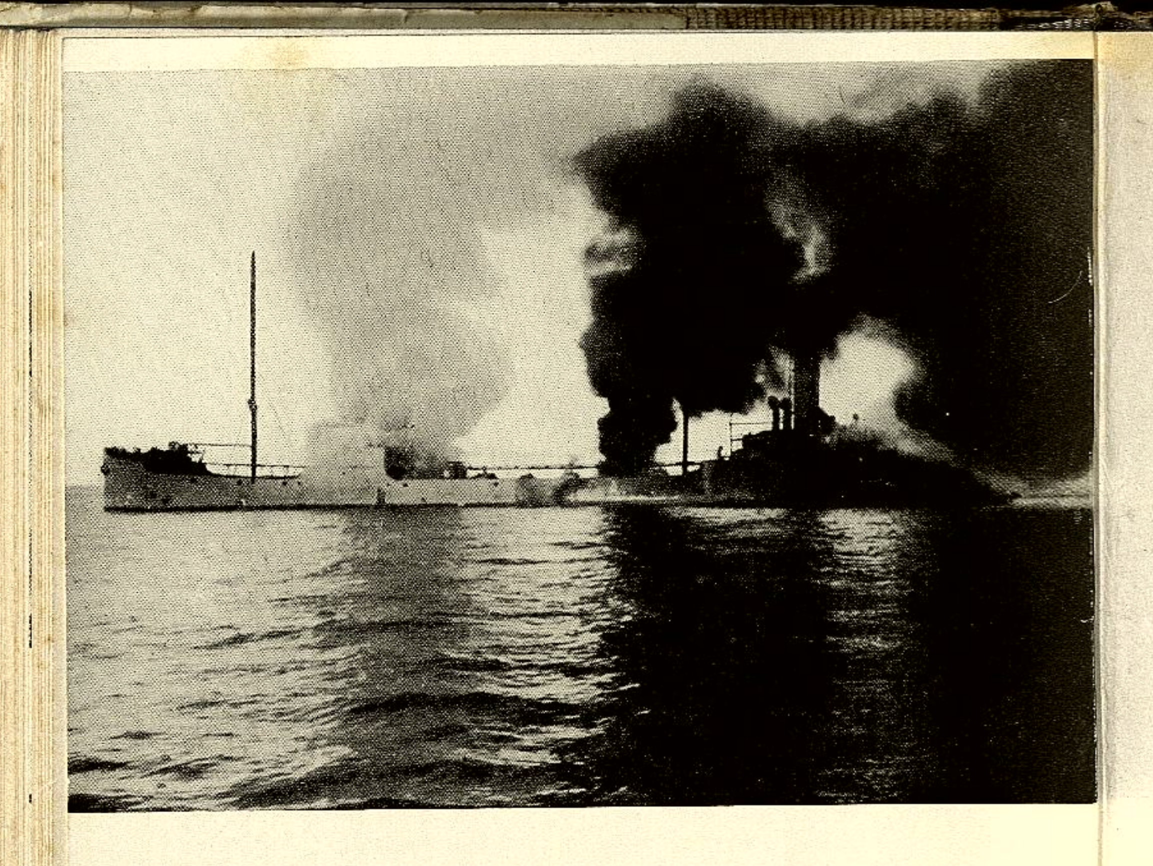


Der Kommandoturm von vorn gesehen.

Das Sprengkommando kommt zurück.



Der Segler sinkt.



Der brennende Tankdampfer „Moreni“. (Die hellere Wolke links besteht aus rötlichen Feuergarben, auch am Heck ist im Wasser die Flammenspur sichtbar.)

Am Vormittag des 19. Februar kam wieder eine Rauchwolke in Sicht; wir setzten uns mit 14 Seemeilen Geschwindigkeit vor die Kursrichtung des Dampfers; dann wurde getaucht, angegriffen und ein Treffer erzielt. Es war der bewaffnete englische Dampfer „Corso“ von 3242 t mit 4981 t Leinsamen, Baumwolle, Manganerz usw., unterwegs von Bombay nach Hull. Von der Besatzung nahmen wir den Kapitän, den ersten Maschinisten und zwei Mann Geschützbedienung gefangen. Der sinkende Dampfer hatte seine Maschine noch nicht völlig gestoppt, und weil wir seine Versenkung beschleunigen wollten, wurde unser Beiboot (Dingi) längsseit geschleppt, worauf Bootsmannsmaat Pahl (jetzt Besitzer mehrerer Schleppdampfer in Finkenwärder) die Maschine stoppte. Längsseit des Dampfers schlug das Dingi voll Wasser; es mußte loswerfen, wurde mitsamt den Bootsriemen und dem schwimmenden Dingi-Gast (Matrose Fischer) geborgen, entleert und zum Dampfer zurückgeschickt. Beide kamen jetzt mit Seekarte und Logbuch des Kapitäns wohlbehalten zurück, und durch einige Granaten versenkten wir den Dampfer vollends.

Mit den vier Engländern haben wir uns gut unterhalten. Ich warnte sie dringend, im Bootsinnern keinen Unfug zu treiben; aber das war offenbar überflüssig, denn sie hatten genug vom Kriege und versicherten grinsend, sie wären froh, das Leben zu haben. Anscheinend war ihnen der Aufenthalt im U-Boot nicht geheuer.

Für zwei Tage kam schwerer Sturm auf, sodaß wir nichts

unternehmen konnten. Am 23. Februar lagen wir beim Morgengrauen vor Malta und tauchten, um die Insel ungesehen anzusteuern. Mittags kam ein Passagierdampfer der „Messageries Maritimes" in unsere Nähe, der von Zerstörern gesichert wurde. Wir liefen zum Angriff an, mußten aber einem Zerstörer ausweichen, der mit hörbarem Schraubengeräusch über den Vorderteil unseres Bootes hinwegging. Der Schuß mußte ausfallen; ich geriet bei dieser Gelegenheit etwas in Schweiß.

Nachmittags standen wir weiter nach See zu über Wasser, als wir vor einem von Malta kommenden Flugzeug tauchen mußten. Dabei gab es einen Versager, der beinahe verhängnisvoll geworden wäre. Das Boot nahm beim Tauchen eine Neigung von 30—35° nach vorne an; das Manometer im Bug zeigte 48 m, das am Heck nur 10 m Tiefe. Eine hübsche Schräglage! Da die Akkumulatoren-Batterie auszulaufen begann — wobei sich giftige Chlorgase entwickelten — gab ich das für den äußersten Notfall vorgesehene Kommando: „Preßluft auf alle Tanks!" Wir kamen sofort hoch und stellten fest, daß der vordere Trimmtank voll, der hintere aber leer war. (Beide Tanks dienen zur Herstellung der Gleichgewichtslage des Bootes in der Längsrichtung.) Die Gesamtmasse des Trimmwassers war nicht verändert; es muß also während der einstündigen Ueberwasserfahrt das Trimmwasser von hinten nach vorne gepumpt worden sein. Die sofort angestellte Untersuchung ergab keine volle Aufklärung; offenbar hatte ein Bedienungsfehler vorgelegen.

Der Flieger war zum Glück in den Wolken verschwunden; wir stellten den alten Trimm wieder her, tauchten, änderten Kurs und kamen nach 1½ Stunden wieder an die Oberfläche.

Da unser Treiböl knapp wurde, traten wir den Rückmarsch an. Am 26. Februar waren wir wieder in der Bucht von Cattaro, um manche Erfahrung reicher, aber mit unseren Erfolgen keineswegs zufrieden.

Großkampfschiff »Danton«

Das nächste Mal wurden wir schon etwas weiter fortgeschickt; als Operationsgebiet wies man uns das Tyrrhenische Meer zu und das Seegebiet westlich von Corsica und Sardinien.

Die Reise begann für uns mit einem erfreulichen Vorzeichen. Ich war jung verheiratet und hatte meinem Flottillenchef vertraulich berichtet, daß zu Hause der Storch erwartet würde. Hierfür hatte er volles Verständnis und versprach, mir etwaige Neuigkeiten durch Funkspruch nachzusenden. Allerdings mußte das Signal ein dienstliches Aussehen tragen, denn private Mitteilungen waren verboten. Wir verabredeten einen Code. Da beim Militär alle Briefe in einem Briefbuch numeriert werden, so war in diesem Code von Briefbuch-Nummern die Rede. Buchnummer 14 sollte bedeuten „Sohn angekommen", Buchnummer 15 „Mädchen angekommen", und um für alle Möglichkeiten ausgerüstet zu sein, hatte ich auch noch Buchnummer 16 vorgesehen: „Zwillinge".

Tatsächlich hatte mein ältester Sohn schon am 8. März das Licht der Welt erblickt, aber ich erfuhr es damals noch nicht.

Am Morgen des 10. März liefen wir hinter zwei österreichischen Torpedobooten mit ausgebrachtem Minensuchgerät aus der Bucht von Cattaro aus. Es wehte stürmischer Nordwind bei blauem Himmel und sichtiger Luft. Noch lange sahen wir den Lovcen hinter uns am Horizont. Nachts wurde die Straße von Otranto über Wasser mit hoher Fahrt durchlaufen, ohne daß wir auf Widerstand stießen. Vor Tagesgrauen ließ der Seegang nach, und durch die matt erleuchtete See glitt unser Boot nach Süden. Schon aus geringer Entfernung konnte man kaum sehen, was es war. Im wachsenden Licht des Mondes verschwamm es meist mit den Wogen, in denen sein Bug immer von neuem verschwand. Um 3 Uhr morgens war die Enge passiert, und ich hatte mich ein wenig zur Ruhe gelegt. Aber schon kurz nach 4 Uhr weckte mich Forberg, weil ein Funkspruch ihm Nachdenken verursachte. Dem Kommandanten von „U 64" sollte Buchnummer 14 bekanntgegeben werden!

„Donnerwetter, ich habe einen Sohn bekommen", rief ich. Es gab viele Glückwünsche, und am gleichen Abend feierten wir im Jonischen Meere die Ankunft des neuen Erdenbürgers.

Aber zunächst wollte die Reise nicht recht in Gang kommen. Den kleinen italienischen Segler „Nina" von 177 t versenkten wir mit Sprengpatronen zwischen Malta und Sizilien, nachdem wir die Besatzung im Rettungsboot entlassen

hatten. Um die Westspitze von Sizilien herum gingen wir in das Tyrrhenische Meer.

Am 15. März in der Morgendämmerung nahmen wir südlich von Neapel eine Wartestellung ein, indem wir zwischen der Insel Capri und dem Festlande tauchten und dicht unter Land auf- und abfuhren. Das Boot ließ sich aber in der schweren See und Dünung nicht auf Sehrohrtiefe halten. Es kam vorübergehend hoch und schnitt dann meist längere Zeit unter. Eine Stunde lang quälten wir uns so, ohne irgendwelchen Verkehr zu beobachten; nur ein Bewachungsdampfer stand weiter nach See zu. Dann liefen wir unter Wasser nach See zu ab und tauchten 4 Uhr nachmittags auf. Ich beschloß, am nächsten Tage weiter südlich eine ähnliche Wartestellung einzunehmen in der Höhe von Cosenza.

Da ich aber die Küste bei Dunkelheit ansteuern wollte, so war in der Nacht keine astronomische Ortsbestimmung mehr möglich. Daß die Leuchttürme brannten, dafür war im Kriege keine Gewähr vorhanden. Da verfielen wir auf eine herrliche Aushilfe. Auf unserem Wege lag die Insel Stromboli mit dem gleichlautenden Vulkan. Diese beschloß ich anzusteuern, und nachdem ich noch befohlen hatte, man solle mich beim Insichtkommen des Vulkans benachrichtigen, legte ich mich schlafen. Kurz nach Mitternacht kam durch das Sprachrohr die Meldung: „Stromboli speit". Ich ging hinauf und sah ihn wieder, wie ich ihn schon einmal als Seekadett im Jahre 1901 auf Nachtwache erblickt hatte. Bald hoch emporlodernd, bald in sich zusammenfallend wie die rote Flamme eines Hochofens,

so leuchtete er aus einsamer Höhe durch die schwarze Nacht. Dies Leuchtfeuer konnte der Feind jedenfalls nicht auslöschen. Sicher fanden wir nach ihm unseren Weg.

Aber unter der Küste bei Cosenza war es wie am Tage vorher. Von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends steuerten wir in 3 Seemeilen Abstand vom Lande auf und ab. Die Langeweile brachte uns auf törichte Gedanken, in denen Tatendrang und Phantasie sich seltsam mischten. Allen Ernstes erörterten wir einen Plan, wonach wir eine von See aus sichtbare Eisenbahnbrücke in der Nacht zerstören würden. Sprengpatronen hatten wir, auch ein Dingi! Allerdings faßte letzteres höchstens drei Mann, und wer weiß, was sie an Land hätten ausrichten können! Vielleicht hätte man sie einfach verhaftet, und eine ernstliche Störung italienischer Truppentransporte war auf keinen Fall zu erwarten. Das Ganze war eine richtige Bieridee, verlockend wie der Plan Nelsons zur Landung auf Teneriffa, bei der er dann einen Arm verlor.

Glücklicherweise meinte das Schicksal es gut mit uns und enthob uns weiterem Grübeln, indem es uns in der Abenddämmerung einen richtigen Dampfer schickte. Er kam kurz nach Sonnenuntergang weiter nach See zu in Sicht und stand im Begriff, für die Nacht weiter von der Küste abzuhalten. Zunächst folgten wir ihm unter Wasser, dann tauchten wir bei völliger Dunkelheit auf, setzten uns vor ihn und blieben seitlich seiner Kurslinie gestoppt liegen, um bei seinem Passieren einen Hecktorpedo gegen ihn abzufeuern. Der Schuß fiel auf etwa 300 m Abstand und traf den Maschinenraum des

italienischen Dampfers „Catania“ von 3188 t. Der Dampfer sackte hinten schnell weg; keinerlei Licht war zu sehen. In der dunklen und stürmischen Nacht steuerten wir das Schiff wieder an, sahen auch bald gekenterte Boote und schwimmende Leute zu beiden Seiten des Bootes. Wir stoppten, gingen an den Platz zurück, aber fanden trotz eifrigen Suchens nichts mehr an.

Im ganzen hatte der angetroffene Verkehr unseren Erwartungen nicht entsprochen. Ich beschloß daher, um die Südwestspitze von Sardinien herum in den Golf von Genua zu marschieren, weil ich auf diesem Wege Dampferverkehr vermutete.

Unterwegs versenkten wir am 17. März mit Granaten den kleinen italienischen Dampfer „Tripoli“ von 658 t.

Am Morgen des 19. März 1917 kam Sardinien in Sicht. Mittags erreichten wir die Südwestspitze der Insel und nahmen Kurs nach Nordwesten. Nach dem Essen las ich am Schreibtisch in einer volkswirtschaftlichen Zeitung einen Aufsatz über „Mexikos Schicksal“. Ich war noch nicht weit gekommen, als ich durch den Sprachschlauch die Meldung erhielt: „Backbord voraus ein Dampfer“. Ich eilte hinauf. Mühsam kam ich in Zentrale und Turm durch das Gedränge. Fast die ganze Freiwache kam mir entgegen; die Leute hatten oben frische Luft geschöpft und waren bereits vom Wachhabenden Offizier unter Deck geschickt worden.

„Er ist einen Strich an Backbord“, sagte Forberg. Durch das Doppelglas musterte ich ihn. Das Wetter war trübe,

und darum war er nicht wie sonst mit Mastspitzen und Schornsteinen allmählich über den Horizont hervorgekommen, sondern er tauchte plötzlich in vollen Umrissen, mit Rumpf, Schornsteinen und hohen Masten aus dem Dunst. Ich hielt ihn gleich für ein Kriegsschiff; wir waren nur noch 10 000 m von ihm entfernt. Wir machten Linksum und tauchten sofort auf südwestlichem Kurs. Aber so leicht sollten wir ihm den Weg nicht verlegen. Der erste Blick durchs Sehrohr zeigte uns, daß er Rechtsum machte und daher parallel zu uns lief. Und nun er sich uns in voller Breite darbot, erkannten wir ihn vollends an seinen vielen Schornsteinen als großes französisches Kriegsschiff. Die Spannung im Boot wuchs. Hatte er uns gesehen? Ich glaubte es nicht. Er lief wohl nur gewöhnliche Zickzackkurse.

Das Rennen auf parallelen Kursen war natürlich recht ungleich. Wir holten mit größter Anstrengung vielleicht eine Geschwindigkeit von 6 Seemeilen unter Wasser aus unserer Akkumulatoren-Batterie heraus; der Gegner drüben lief etwa 20 Seemeilen und kam daher merklich nach vorn. Lief er so weiter, dann entging er uns. Aber er tat uns den Gefallen, wieder zu drehen.

„1 Uhr 55 Minuten“, meldete Steuermann Krüger, als der Gegner wieder Linksum machte und auf Südostkurs ging. Kurz vorher war noch ein weiteres kleines Fahrzeug in Sicht gekommen, das als Sicherung vorausfahrende Torpedoboot „Massue“.

Nun liefen wir rechtwinklig aufeinander zu. Das Schiff kam rasch näher, seine Richtung zu unserem Boot änderte sich nicht

mehr: ein Zeichen, daß es zum Zusammenstoß kommen mußte, wenn wir beide so weiterliefen. Das war natürlich nicht meine Absicht; aber wenn ich nun unsere Fahrt ein wenig verminderte, bekamen wir ihn dicht vor unsere Torpedorohre. Ohnehin war eine solche Fahrtverminderung sehr erwünscht; je geringer unsere Geschwindigkeit, desto geringer auch der Schaumstreifen, den unser Sehrohr im Wasser erzeugte.

Unter sparsamstem Sehrohrgebrauch lief ich an. Es war unwahrscheinlich, daß man uns sah, wenn auch das große Schiff bei seiner Besatzung von 1100 Mann zahlreiche Ausguckposten aufgestellt haben mochte. Eine beträchtliche Dünung rollte aus Nordwesten bei auffrischendem Wind, und starke weiße Schaumkämme standen auf der tiefblauen See; das war die Beleuchtung, die wir brauchten.

Jedenfalls sah uns niemand. Das Torpedoboot fuhr ahnungslos in etwa 600 m Abstand vor uns vorüber, dann kam das Riesenschiff selbst uns vor den Bug. Alles klappte heute wie bei der Schießübung.

„Beide Rohre Achtung", „Erstes — los", „Zweites — los".

Nun schnell das Sehrohr einziehen, damit er auch jetzt nichts merkt! Aber die Blasenbahn der Torpedos haben sie doch gesehen, so wurde nachher berichtet. Und als später das Schiff kieloben lag, sah ich das Ruder hart zu Bord liegen. Hatte der Gegner im letzten Augenblick noch eine Wendung versucht? Möglich, aber es gab kein Entrinnen mehr; zum Abdrehen wie zum Ueberrennen des Unterseebootes war es zu spät.

Beide Detonationen erfolgten in unserer nächsten Nähe mit

etwa 5 Sekunden Zwischenraum. Nun hatte das Schiff an seiner linken Seite unter Wasser zwei Löcher wie Scheunentore, etwa 20 m voneinander entfernt.

Es war die Todeswunde. Unser Boot bockte nach dem Schuß einen kurzen Augenblick, und mit dem oberen Teil unserer Aufbauten kam auch mein Sehrohr für kurze Zeit wieder aus dem Wasser: Da sah ich, daß das Schiff — unmittelbar nach dem Schuß — schon etwa 30 Grad nach Backbord überlag. Es konnte zweifellos nicht mehr lange schwimmen.

Aber nun hatte das Torpedoboot kehrt gemacht und kam auf uns zu. Wir gingen auf 45 m Tiefe und hörten mehrere Male ein Krachen wie von Wasserbomben oder Granaten. Wir änderten Kurs, liefen etwa 2 Seemeilen ab und gingen dann wieder auf Sehrohrtiefe. Wir steuerten das Schiff wieder an, um ihm nötigenfalls noch einen Torpedo zu geben. Es schwamm noch, mit stärkerer Schräglage. Als wir es nun in Ruhe musterten, fänden wir sein Ebenbild im „Taschenbuch der Kriegsflotten" vor uns, und darunter lasen wir:

„Danton" (09)

Wasserverdrängung:		18 400 t
Maschinenleistung:		22 500 P. S. Tu.
Schnelligkeit:		19,7—20 Sm.
Artillerie:	4	30,5 cm Kanonen
	12	24 „ „
	16	7,5 „ „
	8	4,7 „ „
2 45 cm Torpedorohre.		

„Danton", „Mirabeau", „Voltaire", „Diderot",
„Condorcet" (09),
„Vergniaud" (10).

Welches dieser sechs Schiffe hatten wir vor uns? Das erfuhren wir zunächst noch nicht. Ich ließ die Besatzung durchs Sehrohr sehen. Nicht alle zwar: die letzten mußten sich mit dem Bild im Taschenbuch begnügen, das nun im Boot von Hand zu Hand wanderte.

Denn das Schiff selbst verschwand bald. Bevor wir auf Schußweite herankamen, kenterte es nach Backbord. Das Heck sah noch einige Minuten aus dem Wasser, dann ging das Schiff um 2 Uhr 50 Minuten nachmittags mit dem Bug voran in die Tiefe.

Ueber die letzten Augenblicke an Bord stimmen die Berichte nicht überein. Nach „Unione de Sarde" in Cagliari, wo unmittelbar nachher die ersten Ueberlebenden gelandet wurden, war der Untergang so schnell erfolgt, daß keiner der gewöhnlichen Rettungsversuche der Mannschaft möglich war. — Nach einem sehr viel späteren Bericht des „Journal de Génève" (4. April) hingegen hätte die Besatzung kaltblütig die Boote zu Wasser gelassen.

Dieser Widerspruch ist leicht erklärlich und pflegt bei ähnlichen Ereignissen stets aufzutreten. Von amtlichen Beschönigungen ganz abgesehen, übersehen die Beteiligten meist das Ganze nicht und schildern daher die Szenen, die sich gerade vor ihren Augen abspielten. Nur der Kommandant, Kapitän

Delage, könnte vielleicht genaue Auskunft geben. Aber er gehört zu den 296 Untergegangenen.

Nach meiner Ueberzeugung hat schon die starke Schräglage des Schiffes von vornherein ein Zuwasserbringen nahezu aller Boote unmöglich gemacht. Darum mag der Kommandant wohl befohlen haben — wie das auch berichtet ist —, daß alle Mann ins Meer springen sollten. Dagegen scheinen auf „Danton" Flöße zur Rettung bereit gewesen zu sein.

Von den 806 Geretteten sind mehr als 400 durch das Torpedoboot „Massue" aufgenommen worden. Der Rest hat sich teilweise auf dem Kiel des Linienschiffes bis zuletzt festgehalten und ist dann zu den Flößen geschwommen. Im ganzen haben sich auf den Flößen über 300 Mann gerettet; nach 5 Stunden hat ein Fischdampfer sie dort abgeholt. —

Mit den Offizieren zusammen trank ich Kaffee.

Dann griff ich mechanisch zur Zeitschrift. Von „Mexikos Schicksal" wollte ich weiterlesen. Aber über den ersten Absatz kam ich nicht hinaus. Die Worte und Sätze bewegten sich unverständlich vor meinen Augen. Meine Gedanken waren in weiter Ferne. Und sie wanderten zurück zu längst vergangenen Jahren. Ein Traum meiner Jugend hatte sich heute erfüllt.

In der gleichen Nacht meldeten wir den Vorfall durch Funkspruch an den in Emden liegenden Kreuzer „Arkona", sodaß die Nachricht noch am nächsten Mittag in der Heimat durch Extrablätter bekanntgemacht werden konnte.

Am 20. März wurde die aus Nordwesten laufende Dünung immer stärker und machte schon seit dem frühen Morgen ein Fahren auf Angriffstiefe unmöglich. Ich beschloß daher, den Rückmarsch anzutreten, in der Hoffnung, unterwegs bei besserem Wetter den Handelskrieg fortsetzen zu können. Auf diese Weise kamen wir am 21. März wieder an die Untergangsstelle des französischen Kriegsschiffes. Dort trieben viele Schiffstrümmer vorbei. Es wurde die Kleiderkiste eines Mannes der Besatzung aufgefischt, und nun ersahen wir aus den vorgefundenen Briefen, daß es sich tatsächlich um den „Danton" selbst gehandelt hatte. Er hatte in Toulon Werftliegezeit gehabt und war auf dem Wege nach Korfu. Dort lag das Gros der französischen Flotte als Rückhalt für die Sperrung der Otranto-Straße.

Abends gab ich auch diese Meldung durch Funkspruch an den Kreuzer „Arkona". Die Franzosen haben auf unsere bestimmten Nachrichten hin auch ihrerseits den Verlust des Schiffes zugegeben.

In der Kammersitzung vom 25. Mai 1917 ist die französische Regierung wegen der mangelhaften Abwehr gegen die Unterseebootsgefahr noch angegriffen worden, und der Abgeordnete Garat behauptete, „Danton" habe ein Zwölftel der französischen Seemacht dargestellt. Diese Rechnung habe ich nicht nachgeprüft. Jedenfalls war es das größte durch ein U-Boot torpedierte Kriegsschiff. Die übrigen Schiffe der Klasse haben nach dem Kriege noch lange Dienst getan. Man

nannte sie jetzt die „Voltaire"-Klasse, weil „Danton" nicht mehr da war. —

Am 23. März mittags versenkten wir südlich von Sizilien den bewaffneten englischen Frachtdampfer „Eptalofos" von 4431 t, ohne Ladung unterwegs von Malta nach Gibraltar. Er hatte Kohlen nach Malta gebracht. Der Kapitän hatte die ihm gegebenen Befehle etwas zu wörtlich befolgt, d. h. er hatte auch in der ganzen vorangegangenen Nacht Zickzackkurse gesteuert. Auf diese Weise hatte er nur Zeit verloren und fiel uns in die Hände. Selbstverständlich waren Zickzackkurse in der Nacht unnötig. Wir nahmen aus den Rettungsbooten den Kapitän, zwei Steuerleute, vier Maschinisten und einen Geschützführer gefangen und gaben dem torpedierten Dampfer mit Artillerie den Rest.

Am 25. März hielten wir bei Taormina das kleine italienische Segelschiff „Immacolata" von 284 t an. Die italienische Besatzung war beim Anhalten bereitwillig in ihr Boot gestiegen; beim Längsseitkommen nahmen alle Leute auf Kommando des Kapitäns die Mütze ab. Nach kurzem Verhör wurden sie entlassen. Kaum war das Boot eine Strecke entfernt, als die ganze Gesellschaft im Rudern innehielt und sich mit Mützenschwenken und Jubelgeschrei von uns verabschiedete. Dann versenkten wir ihr Schiff mit einigen Granaten, wobei sie aus respektvoller Entfernung zusahen.

Am gleichen Mittag trafen wir weiter östlich einen Dampfer, der mit Zickzackkursen die Straße von Messina an-

steuerte. Wir setzten uns in 1½ Stunden mit höchster Fahrt vor seine Kurslinie und tauchten. Unser auf 200 m Abstand gefeuerter Bugtorpedo traf; wir passierten das Heck des Dampfers in nächster Nähe. Er lief noch etwas weiter und brachte drei Boote zu Wasser, in denen ich die ganze Besatzung vermutete. Aber beim Näherkommen bemerkte ich auf dem sinkenden Schiff ein Gewimmel von Menschen in blauem Anzug und weißer Mütze. Ich schloß auf einen Truppentransporter und gab ihm noch einen Torpedo. Während unseres Anlaufs zum Schuß blitzte es dicht vor uns am Heck des treibenden Dampfers auf. Gleich darauf saß eine 12 cm-Granate über uns im Wasser. Gut gezielt! Es folgten noch weitere, aber das Sehrohr trafen sie nicht. Beschleunigt trat das Schiff nun seine Reise zum Grunde an. Nun erst konnten wir ohne Gefahr zu den Booten; es waren inzwischen noch mehr geworden. Es stellte sich heraus, daß wir zwar ein Handelsschiff vor uns hatten — den bewaffneten englischen Dampfer „Berbera" von 4352 t, unterwegs von Bombay nach Marseille mit 5000 t Ladung, hauptsächlich Baumwolle — aber dieses Schiff hatte die ungewöhnlich starke Besatzung von 88 Mann, darunter 24 Kadetten der Handelsmarine. Wir fanden es unverantwortlich, derartige Schulschiffe durch das Sperrgebiet zu schicken.

Da der Kapitän vermißt wurde, so nahm ich den zweiten Offizier gefangen. Allerdings stieß ich zunächst auf Widerspruch.

„Ich bin Australier", sagte er mir.

„Schön", war meine Antwort.

„Aber meine Regierung hat mit dem Kriege nichts zu tun!"

„Doch! Sie sind im Kriege mit uns!"

„Aber ich bin verheiratet!"

Mein Gegenüber bat immer erregter um seine Freilassung. Zuletzt stand er auf der kleinen Plattform des Turmes vor mir, als ob er mir an die Gurgel wollte. Ich mußte ein Ende machen.

„Gehen Sie hinunter", rief ich „und stiften Sie da unten keinen Schaden, sonst sollen Sie mal sehen."

Aber das lag ihm doch wohl fern. Unten traf er Landsleute vom Dampfer „Eptalofos", die im Boot mit Spannung dem Gange der Dinge gefolgt waren. Von unserem Deck aus hatten sie selbst die ersten Rauchwolken der „Berbera" gesehen und waren dann mit fröhlichem Eifer und großer Neugierde im Bootsinnern verschwunden.

Die Boote verlassend, kamen wir nach kurzer Zeit mit großer Geschwindigkeit an der Untergangsstelle des Schiffes vorbei. Hier erhob sich zwischen den Schiffstrümmern ein markerschütterndes Geschrei. Es schwammen noch zwei Vergessene im Wasser, mit letzter Kraft sich an Holzscheite klammernd.

Ich ließ wenden, das Boot beschrieb einen Kreis, und wir nahmen die Beiden auf. Nie werde ich ihren seligen Blick vergessen, als unser Boot neben ihnen stoppte. Blutjunge Kadetten waren es, fast noch Kinder.

Der eine war so erschöpft, daß wir an seinem Aufkommen zweifelten. Er redete irre, während er an Deck lag und meine Leute sich um ihn bemühten. Zuletzt brachten sie ihn nach unten zu seinen Landsleuten. Bis zum nächsten Tag erholte er sich.

Der Australier aber, den ich bald nach der Gefangennahme verhörte, dankte mir mit bewegten Worten für diese Rettung. „Sie sind doch nicht so, wie unsere Zeitungen sagen!" glaubte er bemerken zu müssen.

Ich habe übrigens nicht ergründet, warum die zwei Kadetten von ihren Booten im Stich gelassen waren. Sie wären elend ertrunken, denn obwohl der Dampfer durch Funkspruch um Hilfe gerufen hatte, war nichts in Sicht.

Nur der Aetna sah uns von weitem zu.

Nunmehr hatten wir alle Torpedos verschossen und traten endgültig die Rückreise an. Am 27. März waren wir wieder in der Bucht von Cattaro.

Ich erhielt einen kurzen Urlaub. Ueber den Rücken der Berge, an steilem Abhang entlang, durch Täler und Tunnel kroch und keuchte mein Zug der Heimat entgegen. Viele Tage und Nächte fuhr ich dahin, fast ohne Aufenthalt. Jetzt rollten wir durch die Ebene, der freundliche Oesterreicher verschwand und machte dem kühleren Norddeutschen Platz. Und dann, am letzten Abend, lag wieder die mächtige Halle der Germaniawerft vor mir, aus der unser Boot einst hervorgegangen war. Jetzt lag es weit im Süden zu kurzer Instandsetzung. Aber die gläsernen Dächer der Werft erglühten vom rötlichen Schein der Bogenlampen: die Arbeit ruhte noch nicht.

Mein Zug rollte in die Bahnhofshalle von Kiel. Strahlend vor Glück und Gesundheit begrüßte mich meine Frau. Und als wir dann daheim voll zärtlicher Andacht das kleine Wunder betrachteten, das in seinem Körbchen vor uns lag und sich so gar nicht um uns bekümmerte — das war der schönste Augenblick.

Sommerreise nach Spanien

(Juni 1917)

Die nun folgende Reise zur spanischen Ostküste war durch herrliches Wetter begünstigt, wie wir es weder vorher noch nachher im Kriege erlebten. Fast stets hatten wir blauen Himmel und blaue See; waren Küsten in Sicht, so hoben sich die entfernter liegenden Berge in violetten Umrissen vom Hintergrund ab, während die grüne Vegetation des darunter liegenden Küstensaumes weniger hervortrat. Bei klarer Luft bestand weite Fernsicht; einmal sahen wir die Rauchfahne des Aetna auf 80 Seemeilen Entfernung, wie sie sich von Westen bis Süden über ein Viertel des Horizontes erstreckte. Abends gab es prächtige Sonnenuntergänge, bei denen das Meer in allen Farben wie Perlmutter schillerte.

Vor der Abfahrt hatten wir noch einige fröhliche Tage auf der Insel Brioni in der Nähe von Pola. Das berühmte Seebad war in eine U-Boots-Station der K. und K. österreichisch-ungarischen Marine verwandelt worden, und wir pflegten vor dem Auslaufen einige Tage zum Torpedoschießen dorthin zu gehen. In den guten Hotels an einer bewaldeten Bucht wohnten und lebten wir da mit den österreichisch-ungarischen Kameraden zusammen; und manche fröhliche Stunde gab es abends beim „Gespritzten", einem aus Selterwasser und Sekt gemischten Getränk. Dies eine Mal habe ich auch eine Dame zur Tauchfahrt mitgenommen: die Frau unseres Flaggleutnants, die mit ihrem Mann vom Flotillenstabe aus Pola gekommen war und mir nachher auf einem hübschen Spaziergang zu den römischen Ruinen der Insel einen österreichisch-ungarischen Orden überreichte zur Belohnung für die Versenkung des „Danton": Die „Eiserne Krone" der Lombardei.

Am 26. Mai verließen wir Pola, wie immer begleitet von einem österreichisch-ungarischen Zerstörer bis zur Grenze des minenverdächtigen Gebietes. Zwei Tage später steuerten wir vormittags mit hoher Fahrt in die Straße von Otranto ein. Wir hätten besser bis zur Dunkelheit gewartet, im Hinblick auf die dort vorhandene Bewachung; aber ich hoffte Zeit zu sparen. Richtig kamen wir auch nicht glatt hindurch; wir stießen auf vier Fischdampfer und mußten mittags für etwa drei Stunden tauchen, um uns zwischen ihnen hindurchzuwinden.

Nachmittags war das Hindernis überwunden, und nun beschloß ich, zunächst einen Tag vor Taormina südlich der Straße von Messina unter Wasser auf- und abzufahren, weil frühere Boote dort regen Verkehr angetroffen hatten. Es liegen da die „Inseln des Zyklopen", der Sage nach von den Steinblöcken herrührend, die der Riese Polyphemos dem fliehenden Odysseus nachgeworfen hatte. Wir

erlebten nichts dergleichen; kein Verkehr zeigte sich, und in dem hermetisch verschlossenen Boot hatten wir auf Sehrohrtiefe in Badehosen wie in einem Backofen gesessen. Als wir daher in der Abenddämmerung auftauchten, beschlossen wir, uns noch einige Getränke zu kühlen. Mehrere Flaschen wurden am Turm festgebunden, und nun ging es noch einmal hinab, aber diesmal auf größere Tiefe (50 m), wo es auch im Sommer bedeutend kühler war. Wir brauchten nur 10 Minuten untenzubleiben; dann tauchten wir endgültig auf und verließen mit schön geeisten Getränken diesen langweiligen Ort.

Am 1. Juni in der Morgenfrühe wurde die Westspitze Siziliens passiert, mit Kurs auf Sardinien.

Weiterfahrend sichteten wir am gleichen Tage zweimal Unterseeboote. Aber diese Begegnungen verliefen anders als an jenem ersten Morgen der Fahrt in die Nordsee. Wir wußten: hier waren mehr deutsche U-Boote unterwegs als feindliche, und wenn irgendwo, so galten im Mittelmeer die Worte des Liedes: „Wir sind die Könige auf dem Meer“. Dieses herrliche Lied, das jeder Marineangehörige als „U-Boots-Lied“ kannte — es steht heute im SA.-Liederbuch — hat uns im Kriege oft begeistert.

Beide Male hielten wir auf das U-Boot zu und erkannten die deutschen Boote „U 47“ und „U 65“, deren Kommandanten jedesmal zwecks Austausch von Erfahrungen zu uns an Bord kamen. Ich hatte danach den Eindruck, daß wir an der uns zugewiesenen spanischen Ostküste zunächst noch nicht viel Verkehr antreffen würden; daher beschloß ich, westlich

von Sardinien bis in die Gegend von Toulon nach Norden zu steuern. Als Nachteil des guten Wetters erwies es sich bei den nun folgenden Operationen, daß die See spiegelglatt und ein Unterwasser-Angriff daher leicht zu bemerken war; einmal durch den Schaumstreifen des Sehrohrs und sodann durch die Luftblasen, die den Lauf des abgeschossenen Torpedos anzeigen. Tatsächlich haben wir die 8 Fahrzeuge dieser Reise nicht im Unterwasser-Angriff versenkt. Dafür hatten wir am 5. Juni östlich von Menorca unser erstes erfolgreiches Artilleriegefecht mit dem englischen Dampfer „Kallundborg“ von 1590 Brutto-Register-Tonnen, der von Genua nach Algier fuhr. Wir hatten ihn zunächst unter Wasser mit einem Torpedo angegriffen, der aber nach einer späteren Angabe des Kapitäns 3 m hinter dem Heck vorbeiging. Der Dampfer beschoß unser Sehrohr mit einem 7 cm-Geschütz; wir liefen eine Strecke ab, tauchten auf und eröffneten auf 5000 m das Feuer.

Der Beginn des Feuers auf so weite Entfernungen geschah mit gutem Grund. Im ersten Kriegsjahr waren verschiedentlich deutsche U-Boote auf kürzeste Entfernung überrumpelt worden. Man erinnert sich des Falles „Baralong“. Der englische Hilfskreuzer dieses Namens hatte sich dem deutschen Unterseeboot „U 27“ unter neutraler Flagge genähert und eröffnete im letzten Augenblick das Feuer, indem er die englische Kriegsflagge setzte. Das U-Boot erhielt eine Reihe von Treffern und sank in kurzer Zeit, während die Besatzung über Bord sprang und durch Geschütz- und Gewehrfeuer — teils im

Wasser schwimmend, teils auf dem in der Nähe befindlichen sinkenden und von seiner Besatzung verlassenen englischen Dampfer „Nicosian" — niedergemacht wurde. Die von einem englischen Marineangehörigen unter dem Pseudonym „Griff" herausgegebene Beschreibung*) ihrer letzten Augenblicke ist so grauenhaft, daß sie hier nicht wiedergegeben werden kann.

Der Dampfer „Kallundborg" wehrte sich mit seinem Geschütz und erhielt mehrere Treffer, davon einen im Maschinenraum; dann verließ seine Besatzung von 23 Mann das Schiff. Wir haben uns im weiteren Verlaufe bald daran gewöhnt, den Augenblick richtig zu erkennen, in dem so ein Schiff den Kampf aufgab; denn weiße Flaggen als Zeichen der Uebergabe waren nicht Sitte — mit einer Ausnahme, auf die ich gleich zu sprechen komme. Sobald nämlich ein Schiff stoppt, das bis dahin mit höchster Fahrt ausgerissen ist — unter Entwicklung erheblicher schwarzer Rauchwolken — muß es Dampf abblasen, und nun steigt eine weiße Wolke senkrecht zum Himmel empor, während gleichzeitig einige dunkle Punkte sich vom Schiffsrumpf lösen: die Rettungsboote. Man mußte dann so manövrieren, daß die letzteren auf der Verbindungslinie zwischen dem eigenen Boot und dem feindlichen Schiff standen; dann war man gegen Artilleriefeuer gedeckt für den Fall, daß eine Ueberrumpelung geplant und doch noch Leute an Bord zurückgeblieben waren. Ohne Gefahr konnte man sich nun den Booten nähern, denn man mußte die Schiffsbesatzung ja noch über das verlassene Schiff befragen. Die „Kallundborg" — bei der wir schließlich noch längsseit gingen — machte uns besondere Freude durch den reichhaltigen Proviant, den wir an Bord nahmen. Sie hatte insbesondere große Mengen von Konservenbutter und Orangenmarmelade an Bord, von denen wir noch monatelang gegessen haben.

*) »Surrendered«, Some Naval War Secrets, S. 12

Am übernächsten Tage waren wir zum ersten Mal seit Eröffnung des uneingeschränkten U-Bootkrieges wieder außerhalb des Sperrgebietes, denn wir näherten uns den spanischen Gewässern. Hier trafen wir einen kleinen italienischen Segler „Mamma Filomena" von 147 Br.-Rg.-To., mit Wein nach Genua bestimmt. Sein Kapitän war ein freundlicher Mann, der in großes Wehklagen ausbrach, als er das bevorstehende Schicksal seines Schiffes erfuhr. Er versuchte, uns zunächst noch zu imponieren durch seine Beziehungen zum Großadmiral v. Tirpitz; denn dieser hatte irgendeine Besitzung auf Sardinien, und auch der Kapitän stammte von dieser Insel. Leider nützte ihm dies nichts, und als wir nach Entlassung der Besatzung das Schiff durch einige Granatschüsse versenkten, bemerkten wir, daß die Ladung aus Rotwein bestanden hatte (aus dem, wie wir hörten, Bordeauxwein gemacht wurde); dieser spritzte hoch bis an die Segel hinauf, und das untergehende Fahrzeug erinnerte schließlich lebhaft an den Fliegenden Holländer: „Blutrot die Segel, schwarz der Mast".

In den spanischen Küstengewässern, in die wir nun eintraten, gab es lebhaften Schiffsverkehr — in erster Linie

allerdings spanischen. 15 neutrale Fahrzeuge haben wir hier angehalten und nach den Regeln des internationalen Rechtes wieder entlassen. Häufig gab es dabei spontane Sympathiekundgebungen der Besatzungen und Passagiere. Ganze Kisten von Apfelsinen und anderen Früchten wurden uns gelegentlich als Liebesgaben gebracht. Immerhin rechnete ich damit, daß als Hechte im Karpfenteich hier auch einige feindliche Schiffe sich den Schutz der neutralen Küste zunutze machen würden; denn ein Streifen von 4 Seemeilen Breite längs der Küste war neutrales Gebiet, und hier durften keine Kriegshandlungen vorgenommen werden. Aber glücklicherweise verlaufen ja die Küsten nicht als gerade Linien, und im damaligen Stadium des Krieges war es den feindlichen Dampfern noch zu langweilig, alle Krümmungen und Buchten auszufahren.

Südlich Barcelona bildet die Mündung des Ebro ein spitz vorspringendes Delta, dessen östlichster Punkt das Kap Tortosa ist. Nördlich davon war eine erfreulich tiefe Bucht. Hier trafen wir am 9. Juni vormittags den norwegischen Dampfer „Gratangen" von 3500 t, der richtig außerhalb der neutralen Gewässer fuhr und unmittelbar Kurs auf Tarragona hatte. Der Kapitän, von mir an Bord eingeladen, konnte nicht leugnen, daß er mit 3000 t Kohle von Newcastle nach Genua unterwegs war. So mußte die Besatzung ebenfalls aussteigen, und als ihre Boote in unserer Nähe vorbeikamen, bemerkte ich ihre fröhlichen Gesichter, die unter dem lachenden blauen Himmel doch nicht recht stimmen wollten zu

dem hinter ihnen liegenden, dem Untergang geweihten Schiffe. Aber die Kapitän klärte die Lage auf: alle Matrosen hatten kontraktlich Anspruch auf eine Entschädigung von 500 Kronen nebst freier Heimreise, sobald ihr Schiff versenkt wurde. Letzterer Vorgang stand unmittelbar bevor, aber sie waren mit heiler Haut davongekommen und nun unterwegs zu den Kronen. Wer sollte sich da nicht freuen? Jedenfalls wünschte ich auch dem Kapitän Lebewohl und ließ dann den Dampfer mit 3 Sprengpatronen versenken. Gleich darauf hatten wir ein etwas komisches, nicht sehr rühmliches Gefecht; kurz vor dem Sinken der „Gratangen" kam nämlich vom Süden ein neuer Dampfer in Sicht. Er stand etwa in Höhe des Kaps Tortosa und steuerte unweit der Grenze des neutralen Gewässers auf uns zu. Wir nahmen ihn auf größte Schußweite — 9000 m — unter Feuer, hatten aber wenig Hoffnung, außerhalb der spanischen Hoheitsgrenze mit ihm fertig zu werden. Richtig machte er auch linksum, setzte die italienische Flagge und drehte auf Land zu, indem er gleichzeitig mit einem Heckgeschütz unser Feuer erwiderte. Schon wollte ich unser Feuer einstellen lassen und die Angelegenheit als aussichtslos aufgeben — da er sich der Hoheitsgrenze schnell näherte —, als eine riesige weiße Flagge am Maste sichtbar wurde und der Dampfer stoppte. Da blieb denn nichts übrig, als seinen Wunsch zu erfüllen, heranzufahren und zunächst einmal die Besatzung an Bord zu nehmen. Während die Leute eine Gruppe auf unserem Vordeck bildeten, schwenkten wir unser nicht mehr benötigtes Geschütz

in Ruhestellung nach vorn: da erhob sich großes Geschrei, denn die Italiener kamen auf diese Weise vor die Mündung des Geschützes und erwarteten nichts Gutes. Wir beruhigten sie endgültig, und sie bemühten sich um ihren alten Kapitän, den sie offenbar hoch verehrten. Wir entließen alle in Richtung auf das Land zu und versenkten ihr Schiff mit einigen Sprengpatronen; es war der italienische Dampfer „Fert“ von 5567 t mit einem 7 cm Geschütz. Er beförderte 5700 t Eisen und 1300 t Benzin von New Orleans nach Genua. Die Gewässer des Deltas waren an der Untergangsstelle so flach, daß die beiden Masten auch nach dem Untergang noch aus dem Wasser ragten. Erst die Spanier haben dieses Schiffshindernis später beseitigt.

Diese Erlebnisse hatten uns wohl etwas übermütig gemacht. Als nachmittags erneut ein kleiner Dampfer am Kap Tortosa auftauchte mit Kurs auf Tarragona, steuerten wir ihn erst unter Wasser an; da er harmlos aussah, liefen wir wegen der spiegelglatten See ohne Torpedoschuß von ihm ab und tauchten bereits auf 1200 m Abstand zwischen ihm und der Küste auf. Für ein regelrechtes Gefecht mit einem gleichwertigen Gegner war das selbstverständlich immer noch zu nahe; um systematisch die Feuerüberlegenheit zu erkämpfen, hätte ich erst auf mindestens 5000 m Entfernung auftauchen dürfen. Richtig beantwortete er denn auch unsere ersten 4 Granaten mit gut deckenden Schrapnellschüssen. Ein Schuß streifte unser Boot, und 21 Schrapnellkugeln durchlöcherten Planken, Dingi und sonstige Aufbauten. Schleunigst tauchten wir für eine Stunde

und besahen uns dann die Bescherung. Ich kam mir dabei ziemlich dumm vor, und als ich auch noch von unserem Obermatrosen Fischer (einem von uns allen anerkannten guten Seemann) einen mißbilligenden Blick bekam, beendigte ich diesen Vorfall endgültig mit der Erklärung: „Wenn's dem Esel zu wohl wird, geht er aufs Eis tanzen“.

Erst am 12. Juni stießen wir in der Nähe von Cartagena wieder auf so einen Hecht im Karpfenteich. Noch vor Tagesgrauen kam beim Kap de Palos ein abgeblendeter Dampfer in Sicht, der längs der Küste nach Nordosten steuerte. Mit diesen Dampfern hatte es seine besondere Bewandtnis. Dadurch, daß sie nicht die vorgeschriebenen Laternen zeigten, bekundeten sie offen ihr schlechtes Gewissen. Es war allgemeine Regel und offenbar auf einen Befehl zurückzuführen, daß die Schiffe des Feindes in gefährdeten Gebieten ohne Lichter fuhren. Aber die Behörden, die einen solchen Befehl gegeben hatten, standen wohl unter dem Eindruck der dunklen Nächte an der englischen Küste, wo in der Tat die Laternen das einzige zu sein pflegen, was man sieht. Hier war es ganz anders, und überdies waren wir gewohnt, auch in dunkler Nacht solche abgeblendeten Schiffe zu entdecken. Der Angriff auf sie war uns hier — außerhalb des Sperrgebietes — grundsätzlich freigegeben; ich schoß also über Wasser fahrend auf den Dampfer bei Cartagena einen Torpedo, der leider nicht traf. Wegen der anbrechenden Dämmerung war ein zweiter Nachtangriff nicht mehr möglich. Wir liefen daher nach Land zu ab, um den Dampfer bei

Hellwerden mit Geschütz anzugreifen. Um 5 Uhr 40 früh fiel der erste Schuß. Prompt drehte der Gegner nach See zu ab und antwortete mit einer 7 cm-Kanone. Er feuerte so gut, daß die Aufschläge nur wenige Meter von unserem Boot entfernt waren und wir zickzack steuern mußten, um ihm das Schießen zu erschweren. Aber wie es nun hell wurde, bemerkten wir auch die ungemütliche Lage, in der sich unsere Gegner befinden mußten. Ihr Schiff war nämlich ein Tankdampfer, also gewissermaßen ein schwimmender Vulkan, dessen Ladung aus Benzin bestand und daher jeden Augenblick Feuer fangen konnte. Dank unserem größeren Geschützkaliber erzielten wir 5 Treffer, und er geriet mit hellodernder Flamme in Brand. Die Besatzung ging in die Boote, kam bei uns längsseit und stellte sich vor: amerikanischer Tankdampfer „Moreni" der Standard Oil Company, 4045 Br.-Reg.-Tonnen, zwei 7 cm-Geschütze, mit 4500 t Benzin von New Orleans nach Savona. Für einige Verwundete, die sie mitgebracht hatten, erbaten sie von uns Verbandzeug („Medizin", wie sie sagten). Wir gaben ihnen Watte und wollene Decken und entließen sie in Richtung auf einen großen spanischen Passagierdampfer, der sich uns näherte. Dort — so sagten wir — fänden sie sicher einen Arzt. Beim Abschied gab mir jeder einzelne Amerikaner treuherzig die Hand mit den Worten „Good bye, captain!".

Wir selbst mußten uns weiter mit dem brennenden Dampfer befassen, denn man hatte ihn offenbar sehr schnell verlassen und vergessen, seine Maschine zu stoppen. Nun fuhr er wild

im Kreise umher, immer größere Rauchwolken zum Himmel sendend und gefolgt von einer Flammenspur, denn die Benzinladung floß hinter ihm ins Wasser und brannte dort ebenfalls.

Es blieb nichts übrig, als ihm im Kreise zu folgen und ihn weiter zu beschießen, bis er leck wurde, stoppte und schließlich sank. Aber immer weiter quoll das Benzin aus seinem Innern an die Oberfläche des Wassers. Der halbe Himmel war schließlich verfinstert; noch nach Tagen hat es an der Stelle weitergebrannt, und der Funkspruch der Großstation Malta warnte vor diesem gefährlichen Ort.

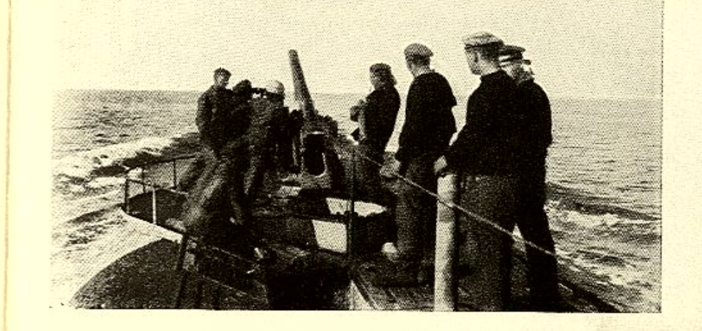
Wir gingen dann selbst zu dem schon erwähnten spanischen Passagierdampfer „Valbanera", der von Barcelona nach Mittelamerika fuhr. Auf unser Signal schickte er ein Boot mit einem Offizier und den Schiffspapieren, und da wir angewiesen waren, die Spanier besonders höflich zu behandeln, schleppten wir das spanische Boot im Anschluß daran zu seinem Dampfer zurück.

Hier sah man unserer Ankunft offenbar mit etwas gemischten Gefühlen entgegen, zumal die feindliche Presse dauernd über angebliche Greueltaten deutscher U-Boote berichtete; aber als ich dann nur das geschleppte Boot loswarf und zu den zahlreichen, auf dem Promenadendeck stehenden Passagieren hinüber die Mütze schwenkte, brach ein ungeheurer Jubel los. Es gab Händeklatschen, Tücherschwenken und Hochrufe auf Deutschland. Der Kapitän zog die Dampfpfeife, um den Lärm noch zu erhöhen, und der Dampfer dippte seine Flagge zum

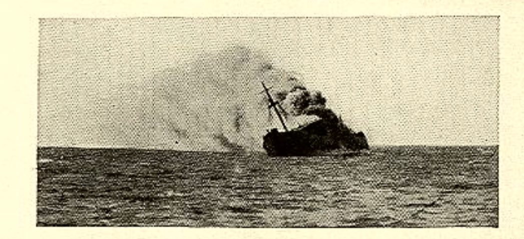
Gruß. Wir konnten soviel Liebenswürdigkeit nur mit dem Ruf „Viva España“ — Es lebe Spanien — erwidern.

Dieser Vorfall hatte noch ein kleines Nachspiel. Februar 1926 machte ich eine Reise nach Mexiko. In Veracruz hatte ich den Dampfer verlassen und näherte mich nun mit dem Expreßzug der Hauptstadt des Landes, Mexiko City. Ich stand allein mit einem Spanier auf der hinteren Plattform des letzten Wagens, und da ich auf der Ueberfahrt etwas spanisch gelernt hatte, fragte ich ihn nach dem Namen der ringsum sichtbaren Vulkane. Wir kamen ins Gespräch, er erfuhr, daß ich Deutscher war und schon einmal als Fähnrich auf einem Kreuzer dieses Weges gekommen war. Da sprach er mit Anerkennung von unserem Land und seinen Leistungen im Kriege. Er selbst — so sagte er — habe einmal etwas davon gesehen. Und nun beschrieb er mir denselben Vorgang, den ich eben geschildert habe, nannte auch auf meine Frage den Namen seines Dampfers „Valbanera“ und das richtige Datum. Als er schließlich noch das besonders höfliche Verhalten des U-Bootskommandanten hervorhob, konnte ich mich ihm getrost als dieser letztere zu erkennen geben, und nun fiel er mir beinahe um den Hals. Er stellte sich vor als Señor Gayol und verfehlte nicht, dieses Zusammentreffen am nächsten Tage in den Zeitungen der Hauptstadt zu berichten.

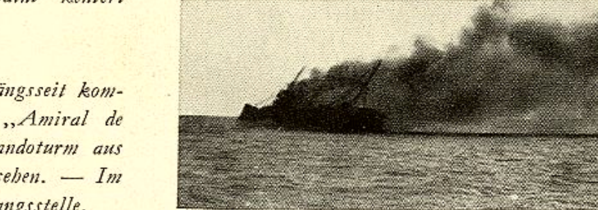
Weniger erfreulich war am 14. Juni beim Kap de Gata (in der Nähe von Almeria) die Begegnung mit einer U-Bootsfalle. Es war ein großer Dreimast-Gaffel-Schoner, der auf unsere Aufforderung nicht stoppte, sondern nur ein



Geschützbedienung im Gefecht mit „Amiral de Kersaint“ (Der Dampfer ist links hinter den beiden Leuten am Zielfernrohr).



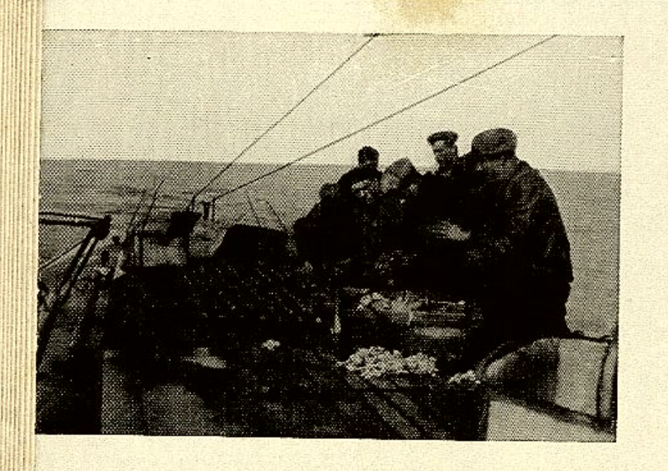
„Amiral de Kersaint“ leckgeschossen, gerät in Brand.



„Amiral de Kersaint“ kentert

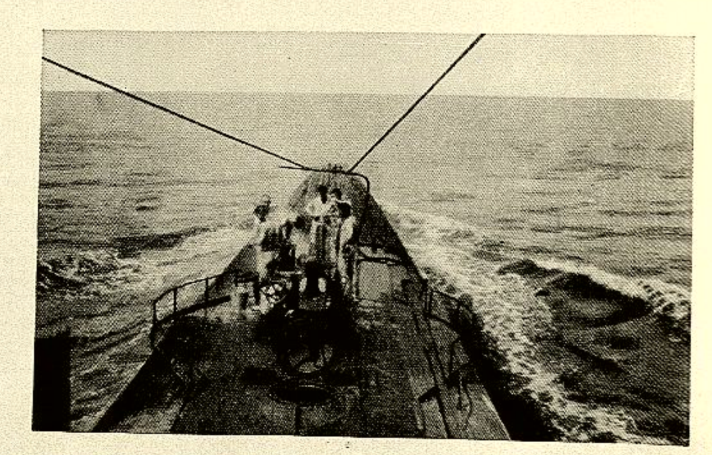


Die im Rettungsboot längsseit kommende Besatzung des „Amiral de Kersaint“, vom Kommandoturm aus nach dem Heck zu gesehen. — Im Hintergrund die Untergangsstelle.





Die aus dem Wasser gefischten Früchte des Apfelsinendampfers (Kapitel 9) werden getrocknet.



Brausebad auf dem Vordeck bei glühender Mittelmeersonne.

Boot zu Wasser ließ, das er aber an der uns abgewandten Seite wieder längsseit holte. Da sich bei diesem etwas seltsamen Manöver auch noch Leute an Deck befanden, eröffnete ich ein regelrechtes Feuer und kam auf diese Weise bis auf 3700 m an ihn heran. Erst jetzt antwortete er aus mehreren Geschützen, sodaß wir tauchten und uns nicht weiter mit ihm befaßten; denn zum Unterwasserangriff konnten wir ihn nicht mehr einholen.

Das Knappwerden unseres Treibölvorrats zwang uns nun zum Antritt der Rückreise. Wir nahmen unseren Weg längs der afrikanischen Küste und nahmen noch einmal eine Wartestellung ein in der Nähe des Kaps Sigli. Aber nichts zeigte sich, und wir mußten weiter.

Am 19. Juni wurden bei Pantelleria (einer italienischen Insel zwischen Sizilien und Tunis) noch zwei freundliche kleine italienische Segler versenkt, „Giuseppina" von 35 t und „Salvatore Terez" von 32 t. Beide waren von Tunis nach einem sizilianischen Hafen unterwegs mit Schwefelkies. In der Straße von Otranto mußten wir zwei Bewachungsfahrzeugen unter Wasser ausweichen; am 23. Juni liefen wir im Kielwasser eines österreichischen Torpedobootes wieder in Pola ein.

Neue Taktik: Nachtangriff

(September 1917)

Auf der Junireise war uns eine Reihe von Dampfern dadurch entgangen, daß sie sich innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer hielten; und es war bekannt, daß der Feind immer mehr von diesem Verfahren Gebrauch machte. Da wir Ende August wieder an die *spanische Ostküste* geschickt wurden, so war ich in einiger Sorge, ob wir auch genug Angriffsobjekte finden würden. Daher wollte ich versuchen, ob wir nicht unsere Tätigkeit grundsätzlich in die Nacht verlegen könnten; denn bei Dunkelheit mußte es den Schiffen besonders schwer sein, sich innerhalb der 4-Meilen-Zone zu halten, und jedenfalls rechnete ich damit, daß sie an bestimmten, von mir genau ausgemessenen Wartestellungen — etwa bei unbeleuchteten Inseln — vorübergehend die neutralen Gewässer verlassen würden. Bei näherem Studium der Karte fanden wir mehrere derartige Punkte, und im ganzen hat sich die im vorstehenden wiedergegebene Ueberlegung auch als richtig erwiesen. Allerdings nur für *mondlose Nächte*; denn bei Mondschein vermochten die Dampfer das Ufer genau zu sehen, und da die Küste dort überall steil abfällt, so konnten sie sich auch ohne Gefahr dicht am Lande halten. Selbstverständlich konnten wir in so dunklen Nächten nur *über Wasser* arbeiten, d. h. wir gebrauchten unser Fahrzeug nicht mehr als Unterseeboot, sondern wie ein Torpedoboot. Mir persönlich kam dabei noch zustatten, daß ich als früherer Torpedoboots-Kommandant in nächtlichen Torpedoangriffen über Wasser geschult war. Auch die Mannschaft gewöhnte sich immer mehr daran, in der Dunkelheit schon auf weite Entfernungen Schiffe zu erkennen. Ein besonderer Vorteil des über Wasser fahrenden Bootes bestand noch in seiner bedeutend erhöhten Beweglichkeit und Geschwindigkeit — etwa 14 Seemeilen gegenüber 4 Seemeilen des untergetauchten Bootes.

Am 28. August verließen wir Pola, nahmen unseren Kurs durch die Mitte des Adriatischen Meeres und trafen nachts in der Straße von Otranto lediglich zwei Zerstörer und drei Gruppen von Fischdampfern. Wir wichen ihnen aus, ohne zum Tauchen gezwungen zu werden.

Diesmal trafen wir lebhaften Dampferverkehr auf der *Verbindungslinie zwischen Marseille und Philippeville* an der algerischen Küste. Auf dieser Strecke versorgte sich Frankreich mit Nachschub an Militär und Lebensmitteln aus seinem Kolonialreich. Leider handelte es sich meist um besonders schnelle Dampfer, die einem Artilleriegefecht mit überlegener Geschwindigkeit aus dem Wege gehen konnten, und gegen die auch ein Unterwasserangriff im

allgemeinen nicht anzusetzen war; denn eben wegen der geringen Unterwassergeschwindigkeit des Bootes waren derartige Angriffe nur möglich, wenn der Gegner ohnehin schon auf die Richtung des eigenen Bootes zusteuerte. Einen dieser Dampfer, das französische Schiff „Manouba“ von 3200 t, versuchten wir in ein Artilleriegefecht zu verwickeln, nachdem wir uns vergeblich bemüht hatten, uns zum Unterwasserangriff vor seine Kurslinie zu setzen. Der Name ergab sich aus seinen radiotelegrafischen Hilferufen; dabei gab er seine eigene Geschwindigkeit mit 14½ Seemeilen an, sodaß ein Ueberwassergefecht mit ihm immerhin nicht aussichtslos war. Allerdings ergriff er bereits auf 8000 m Abstand die Flucht, und nachdem wir 2 Stunden lang insgesamt 26 Schuß gegen ihn gefeuert hatten — die er mit seinem Geschütz beantwortete —, mußten wir infolge unklarer Steuerbordmaschine das Gefecht abbrechen.

An der spanischen Küste bewährte sich dann unsere neue Taktik so gut, daß wir mit allen sechs auf dieser Reise versenkten Dampfern in zwei Nächten fertig wurden; nur mit dem letzten gab es ein längeres Ueberwassergefecht am anschließenden Vormittage.

In der Nacht vom 11. zum 12. September stießen wir zwischen Cartagena und Alicante außerhalb der neutralen Gewässer auf zwei hintereinander fahrende, abgeblendete Dampfer mit nördlichem Kurs. Zunächst hatte ich noch Hemmungen und fuhr mit dem Boot keinen regelrechten Torpedobootsangriff, sondern legte das Boot lediglich gestoppt

quer vor die Kurslinie der Dampfer, etwas seitlich herausgesetzt, um nach Abgabe des Heck-Schusses sofort ablaufen zu können. Der Erfolg war, daß wir unsere beiden Hecktorpedos schließlich auf zu große Entfernungen abgaben — weil wir die Schußentfernung nicht bestimmen konnten — und vorbeischossen. Dann kam ich aber auf den richtigen „Dreh“, lief mit dem Boot noch einmal vor die beiden Dampfer und setzte zum Buganlauf an. Man muß zugeben, daß ein solcher Anlauf für U-Boote besonders schwierig war, denn unsere beiden Bug-Torpedorohre lagen fest eingebaut in der Längsrichtung des Bootes; beim Schuß mußte man also gewissermaßen mit dem Boot selbst zielen. Immerhin hatte ich ähnliche Anläufe in den Jahren 1908 und 1909 als Kommandant der alten kleinen Torpedoboote gefahren, und jedenfalls klappte der Angriff. Auf 380 m Entfernung fiel der Schuß, der Bugtorpedo traf die Mitte des englischen Dampfers „Urd“ von 3049 Br.-Rg.-Tonnen. Nach dem Schuß brachen wir zwischen beiden Dampfern durch. Da die Heckrohre noch nicht wieder geladen waren, mußten wir einen Kreis schlagen und auch gegen den zweiten Dampfer einen Buganlauf ansetzen. Er gelang nicht mehr, denn man hatte uns gesehen, drehte auf uns zu und eröffnete auf 300 m Entfernung Geschützfeuer. Wir hatten damals noch keine Vorstellung von der geringen Gefährlichkeit einer solchen nächtlichen Kanonade auf kürzeste Entfernungen. Daher tauchten wir für 50 Minuten. Erst in späteren Gefechten wurde uns klar, daß die feindlichen Geschützführer nach dem ersten Schuß zunächst von der Mün-

dungsflamme geblendet waren und uns dann aus den Augen verloren. Das Sinken des Dampfers „Urd" haben wir — da wir tauchten — erst später aus den Zeitungen erfahren.

Um 3 Uhr morgens hatten wir eine weitere Begegnung mit dem amerikanischen Dampfer „Willmore" von 5399 Br.-Reg.-To., mit zwei Geschützen auf dem Wege von Philadelphia nach Marseille. Seine Ladung bestand aus 7000 t Kohle, 1000 t Oel und 12 Lokomotiven. Unser Torpedo traf ihn am Heck, und er sank schnell.

In der gleichen Nacht hielten wir kurz vor Tagesanbruch einen neutralen Dampfer an mit nördlichem Kurs und gesetzten Lichtern. Dabei mischte sich ein feindlicher Dampfer ein, der dicht unter Land im neutralen Gewässer fuhr und auf 4000 m Abstand gegen uns das Feuer eröffnete. Letzteres beantworteten wir nicht, aber der neutrale Dampfer machte nun kehrt und suchte nach Süden zu fliehen. Wir verfolgten ihn und brachten ihn durch weitere Warnungsschüsse zum Stoppen, worauf er Boote aussetzte. Es war der norwegische Dampfer „Gisla" von 2118 t, mit 1245 t Palmöl — also Bannware — auf dem Wege von Dahome nach Marseille. Wir versenkten ihn nach den Regeln des Prisenrechtes mit drei Sprengpatronen. —

Nun war der Aufenthalt unseres Bootes an dieser Stelle bekannt; man warnte auch durch Funkspruch vor uns. Daher liefen wir nach See zu ab und gingen außer Sichtweite der Küste auf nördlichen Kurs, um zunächst einmal auszuschlafen und in der übernächsten Nacht an der Ebromündung

das gleiche Verfahren zu erproben — dort, wo wir auf der vorigen Reise die lustigen Norweger getroffen hatten.

Richtig stießen wir in der Nacht vom 13. zum 14. September um 3 Uhr morgens wieder auf zwei abgeblendete nach Norden marschierende Dampfer. Gegen den vorderen kamen wir zum Buganlauf und erzielten einen Treffer. Sodann schossen wir gegen den in seiner Nähe stoppenden zweiten Dampfer einen Hecktorpedo auf 800 m Entfernung, der aber fehlging, weil der Dampfer wieder Fahrt aufnahm.

Die Orientierung in der Dunkelheit war nicht ganz einfach; und als wir nach einiger Zeit zwei weitere Dampfer entdeckten, von denen wir wiederum den vorderen angriffen und trafen, mußten wir schließlich von seinen Rettungsbooten erfahren, daß es sich immer noch um unser erstes Ziel handelte: den englischen Dampfer „Chulmleigh", von 4911 t, mit 7000 t Kohle unterwegs von Newcastle nach Genua. Er sank; leider entging uns sein Begleiter.

Dafür stießen wir um 5 Uhr 30 morgens auf einen kleinen abgeblendeten Dampfer. Da wir nur noch in einem Heckrohr einen Torpedo hatten, mußten wir uns wieder zum Heckangriff quer vor ihn legen. Diesmal fiel der Schuß auf 180 m Entfernung und traf den italienischen Dampfer „Ausonia" von 1438 t mit 1553 t Kohle auf dem Wege von Bristol nach Savona. Er sank so schnell, daß wir die ganze Besatzung von 14 Mann mit einiger Mühe in der Dunkelheit aus dem Wasser fischen mußten. Sie waren gerade an Bord gekommen und wurden im Raum für elektrische Maschinen

mit Kaffee gestärkt, als bei beginnender Morgendämmerung im Süden ein weiterer Dampfer in Sicht kam, der sich uns mit nördlichem Kurse näherte. Wir hatten nun alle unsere Torpedos verschossen. Daher entschlossen wir uns zum Artilleriegefecht. Um dies mit einiger Aussicht auf Erfolg eröffnen zu können, liefen wir zunächst mit höchster Geschwindigkeit in die Bucht von San Jorge. Auf diese Weise sicherten wir uns eine Anfangsstellung, von der aus wir den Dampfer nach See zu abdrängen konnten. Wir kreuzten dabei seinen Kurs; aber es war noch nicht hell genug, und man bemerkte uns nicht. Das Gefecht verlief dann zunächst ganz programmäßig, indem der Dampfer auf unseren ersten Schuß nach Nordosten abdrehte, die französische Flagge setzte und aus zwei Geschützen antwortete. Wir folgten ihm. Rechts von ihm tauchte der glühende Sonnenball aus dem Meer und stieg in den tiefblauen Himmel. Es wurde ein heißer Tag. Das Bild belebte sich. Zahlreiche spanische Fischerboote aus der nahen Ebromündung lagen umher und stoben nach allen Seiten vor dem Franzosen auseinander, als er, mit beiden Heckgeschützen feuernd, vor uns davonlief. Aber wir waren ebenso schnell. Nach etwa einer Stunde wurde unser Geschütz für 30 Minuten unbrauchbar infolge Bruch eines Lafettenteiles. Das fehlte gerade! Nun hatten wir keine Waffen, dazu eine Menge Italiener im Boot, die unter Deck etwas bänglich Kaffee tranken. Und das Gefecht hatte sich so gut angelassen! Kannte der Franzose jetzt unser Pech, so machte er vielleicht kehrt. Natürlich konnten wir tauchen, aber dann ging er in

die neutralen Gewässer und entwischte uns endgültig. Also nichts merken lassen! Wir verminderten allmählich unsere Geschwindigkeit, hielten uns an der Grenze der Schußweite und arbeiteten inzwischen fieberhaft am Geschütz. Alles schwitzte in der Sonnenglut. Der Franzose lief zum Glück nicht auf die Küste zu, sondern drehte nur ein wenig nach Süden, wobei er zeitweilig wieder zwischen spanischen Fischerfahrzeugen Schutz suchte. Es war ein hartnäckiger Geselle; als wir durch einen Zufallstreffer seine Trikolore vom Mast herunterschossen, band er eine neue am Geländer fest zum Zeichen, daß er sich nicht ergab. Die Fortsetzung des Gefechtes wollen wir dem Bericht des französischen Kapitäns entnehmen, wie er ihn nachher bei mir an Bord schriftlich niederlegte:

„Gegen 6 Uhr 50 (die Zeitangabe stimmt mit der unsrigen nicht überein) beginnt das U-Boot wieder zu schießen, gegen 7 Uhr detoniert eine Granate im Brückenhaus, demoliert das Rudergestänge und verwundet den 2. Kapitän. Wir beginnen wieder mit dem Buggeschütz zu schießen, die feindlichen Granaten treffen das Schiff überall, ohne immer bis zur Maschine durchzugehen, die gleichmäßige Umdrehungen hält, bis das Schiff anfängt, sich zu neigen. Die Lage wird unhaltbar, die Neigung vergrößert sich immer mehr. Das Schiff muß verlassen werden. Die Maschine wird gestoppt. Die Besatzung geht von Bord. Die meisten Leute stürzen sich ins Meer. Das U-Boot hat übrigens mit der Beschießung aufgehört, sobald es merkt, daß das Schiff verlassen wird. (Es folgt eine un-

leserliche Stelle.) Das U-Boot nähert sich sogleich, und ich werde an Bord genommen. Ich kann nicht wissen, wieviele Leute sich haben retten können. Bei dieser Gelegenheit freue ich mich, der gesamten Besatzung meine Anerkennung auszusprechen, die alles getan hat, um das Schiff zu retten und es erst auf meinen Befehl verließ. Besonders hervorzuheben ist der Kanonier, der bis zum völligen Versagen des Geschützes weiterschoß."

Es waren in der Tat wackre Kerle, und der Kapitän rutschte als Letzter über die schräge und bereits glühende Bordwand ins Wasser. Wir nahmen nun die Reste der französischen Besatzung auf. Eine etwas seltsame Lage entstand: Franzosen und Italiener wollten nichts voneinander wissen und bildeten auf dem Deck unseres Bootes zwei getrennte Gruppen. Der Kapitän des Franzosen stellte sich vor als Herr Lenormand vom Dampfer „Amiral de Kersaint", 5570 t, auf dem Wege von Oran nach Marseille mit 4000 t Hafer, 1000 t Wein und 700 t Stückgut. Er war ein großer, stattlicher Mann mit schwarzen Locken. Er war etwas aufgeweicht, denn er hatte ja im Wasser gelegen. Außerdem war er empört, aber nicht auf uns, sondern auf unser Geschütz. Es war nämlich größer als seine eigenen. Mit beiden Armen fuchtelnd stand er davor und äußerte sich unfreundlich über seine Regierung. Ich gab ihm die Hand und sagte, er sei ein tapferer Soldat: „vous êtes un brave soldat!" — Aber darauf legte er keinen Wert. Denn leider nahm ich ihn trotzdem gefangen.

Wir riefen nun zwei spanische Fischerboote heran, und jede

Dampferbesatzung wurde in eins verladen. Der italienische Kapitän, blond und blauäugig, strahlte. Ihm winkte die Freiheit. Er bedankte sich für die Rettung seiner Leute und hat später den Vorgang in einem italienischen Buch sehr freundlich beschrieben. Sogar mein Bild hatte er irgendwo aufgetrieben.

Da außer allen Torpedos auch noch der größere Teil der Artillerie-Munition verschossen war, traten wir den Rückmarsch an. Ich atmete auf, als wir bei herrlichem Wetter der spanischen Küste den Rücken kehrten, im Gefühl getaner Arbeit. Allerdings war ich furchtbar müde; denn schon zweimal hatte ich die ganze Nacht hindurch gewacht und gewirkt und dann auch noch den Vormittag dazu gegeben. Ich schlief erst ein paar Stunden, aber dann ließ ich die Mannschaft antreten und sprach ihr meine Freude aus und meine Anerkennung für alles, was jeder einzelne geleistet hatte. Sie hatten sich ja bei dem Gefecht prächtig benommen. Eine wilde Kampfesfreude erfüllte sie, und selbst die freie Heizerwache mußte mit Hand anlegen, damit in der langen Zeit keine Ermattung eintrat. Dabei stand die Geschützbedienung zeitweilig im Wasser, den es war etwas Seegang.

Ueberhaupt verlief die ganze Reise besonders harmonisch. Kein Wunder, da alles so nett klappte. Daß die Erfolge prompt kamen, hob die Stimmung an Bord bedeutend. Wir litten diesmal auch nicht so unter der Hitze, wie auf der vorigen Fahrt; allerdings war es im Bootsinnern noch so warm, daß wir vielfach nur in Badehose gingen und auch schliefen. Aber wenn ich dann abends bei einer Flasche Liebesgaben-Wein mit

den Offizieren beim Essen saß, war es kühler. Ein einziges recht schmerzhaftes Erlebnis hatte ich am 7. September: wir hatten uns gerade zum Abendessen hingesetzt; zu Ehren meines Geburtstages war eine Kirschtorte gebacken worden. Oben kam heftiger Sturm auf. Bald schlingerte das Boot so stark, daß eine über meinem Kopf im Schrank stehende Essigflasche umfiel und ihren Inhalt in mein rechtes Auge goß. Vier Tage lang konnte ich nur mit Schmerzen und Anstrengung sehen, hätte das Boot auch nicht zum Angriff fahren können. Zufällig war an den Tagen auch Sturm, sodaß wir ohnehin nichts tun konnten. Die erste Nacht war besonders schlimm; ich habe wenig geschlafen und meist geächzt und gestöhnt und das Auge gekühlt.

Gerade am 11. September konnte ich wieder ohne blaue Brille und Verband sehen, und dann begann ja auch die Arbeit.

Die Heimreise war recht friedlich; wir genossen das schöne Wetter, nahmen täglich an Deck ein Brausebad und saßen an den kühlen Abenden noch lange auf dem Turm. Wir sahen in die Sterne und lernten die Stunde der Nacht nach der Stellung des Großen Bären bestimmen. Herr Lenormand, der französische Kapitän, hatte sich die Sache wohl aufregender vorgestellt; wir trafen nur einmal einen französischen Dampfer mit einem Zerstörer, aber Torpedos hatten wir nicht mehr; so wichen wir nur aus, bis der Zerstörer uns entdeckte und wir tauchen mußten.

Auch einem deutschen U-Boot begegneten wir, ich machte ihm Signal, längsseit zu kommen. Seinem Turm entstieg, noch

etwas verschlafen, im Badeanzug der Kommandant, den wir beim Näherkommen als Heinrich XXXVII. Prinz Reuß erkannten. Ich setzte ihm in meiner Kajüte ein Glas Brioni-Wein vor, und wir tauschten Erfahrungen aus; er hatte noch mehrere Torpedos und mußte daher einstweilen draußen bleiben.

Bei Otranto sahen wir einige Fischdampfer und kamen glatt nach Cattaro hinein; man war trotz der späten Nachtstunde noch aufgeblieben, holte uns alle auf das Wohnschiff Cleopatra und setzte uns ein kaltes Glas Sekt vor; dabei wurden wir von allen Seiten beglückwünscht.

Der Admiralstab faßte sein Urteil über die Reise dahin zusammen: „daß der Kommandant hinsichtlich der Angriffe auf den regen nächtlichen Dampferverkehr in dieser Gegend bahnbrechend gewirkt habe."

Die Reise hatte auch noch ein kleines Nachspiel. Ich muß bemerken, daß in Hamburg zur Zeit außer mir noch drei Angehörige der Besatzung wohnen, die jene Sommerreise mitgemacht haben: Obersteuermann Krüger, Obermatrose Fischer (jetzt Steuermann auf einem Fischdampfer) und der damalige Matrose Rosenthal, der später infolge einer Verwundung die ihm offenstehende Kapitänslaufbahn nicht einschlagen konnte. Wir kommen oft zusammen und reden von alten Zeiten; manchmal dürfen auch unsere Frauen dabei sein. Rosenthal hatte nun 1931 herausbekommen, daß unser Freund Lenormand auf seinem neuen Schiff „Lipari" von Zeit zu Zeit wieder den Hamburger Hafen besuche, und er hatte die Verbindung mit ihm aufgenommen. Bei Gelegenheit eines solchen Besuches

erhielt ich mit Rosenthal zusammen eine Einladung zum Essen an Bord. Ich selbst konnte leider nicht kommen, da ich an dem Tage nicht in Hamburg war. Rosenthal dagegen war zum Mittagessen Gast des ganzen Offizierkorps. Ich erhielt nachher einen freundlichen Gruß auf der Menükarte, auf der sich alle unterschrieben hatten, insbesondere auch der Kapitän: dieser mit einigen freundlichen Worten.

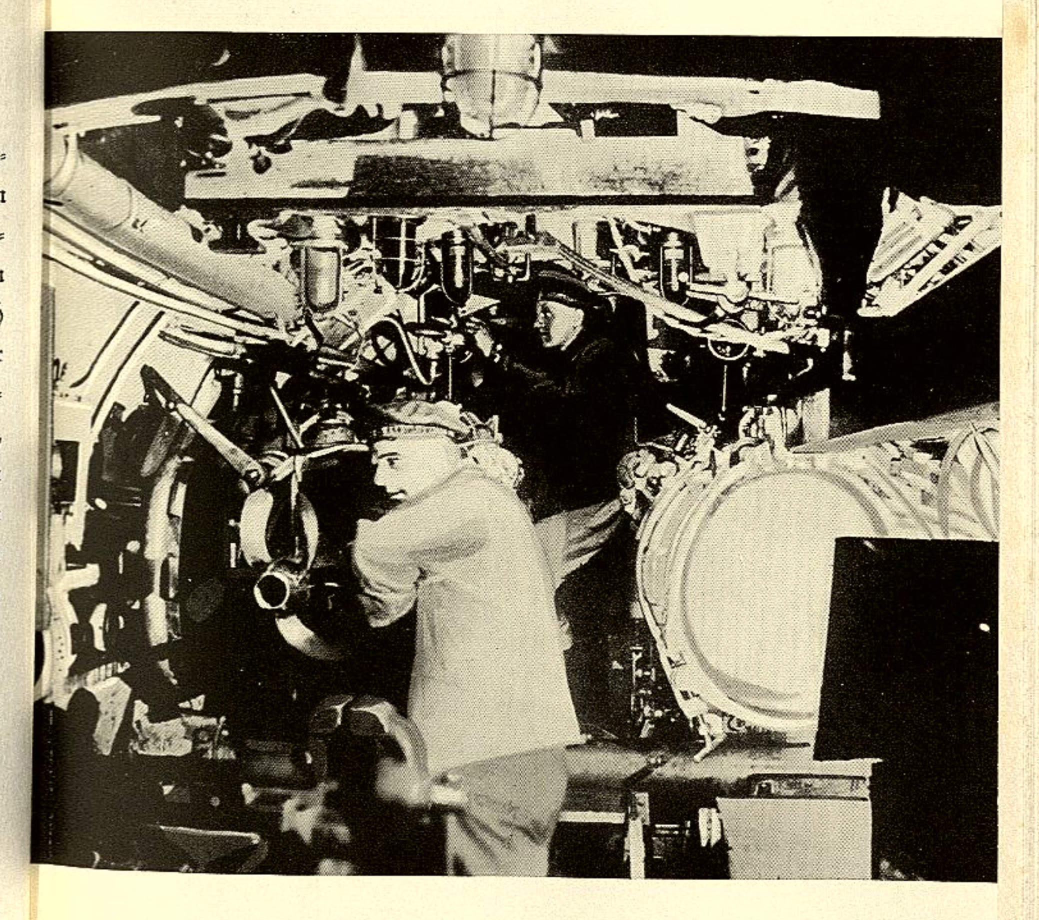
Kampf den Geleitzügen

Ueber die Wirkung des U-Bootskrieges auf die englische Wirtschaft bestand in Deutschland jahrelang nur eine unvollkommene Vorstellung, die sich im wesentlichen auf die Kenntnis einer Reihe von Versenkungsziffern beschränkte. Dagegen enthält die amtliche englische Geschichtschreibung seit langem eine erschöpfende Darstellung des gewaltigen Ringens mit genauen Daten über das Maß des aufrechterhaltenen Schiffsverkehrs und der infolgedessen bis zum Kriegsende durchgeführten englischen Importe. Die amtlichen Quellen der Gegenseite leugnen keineswegs die große Gefahr, in die das britische Weltreich durch den deutschen U-Bootskrieg zeitweilig geriet. Andererseits lassen sie erkennen, unter welchen Schwierigkeiten eine unerwartete organisatorische Aufgabe, vor die man mitten im Verlaufe des Krieges gestellt wurde, schließlich gelöst worden ist.

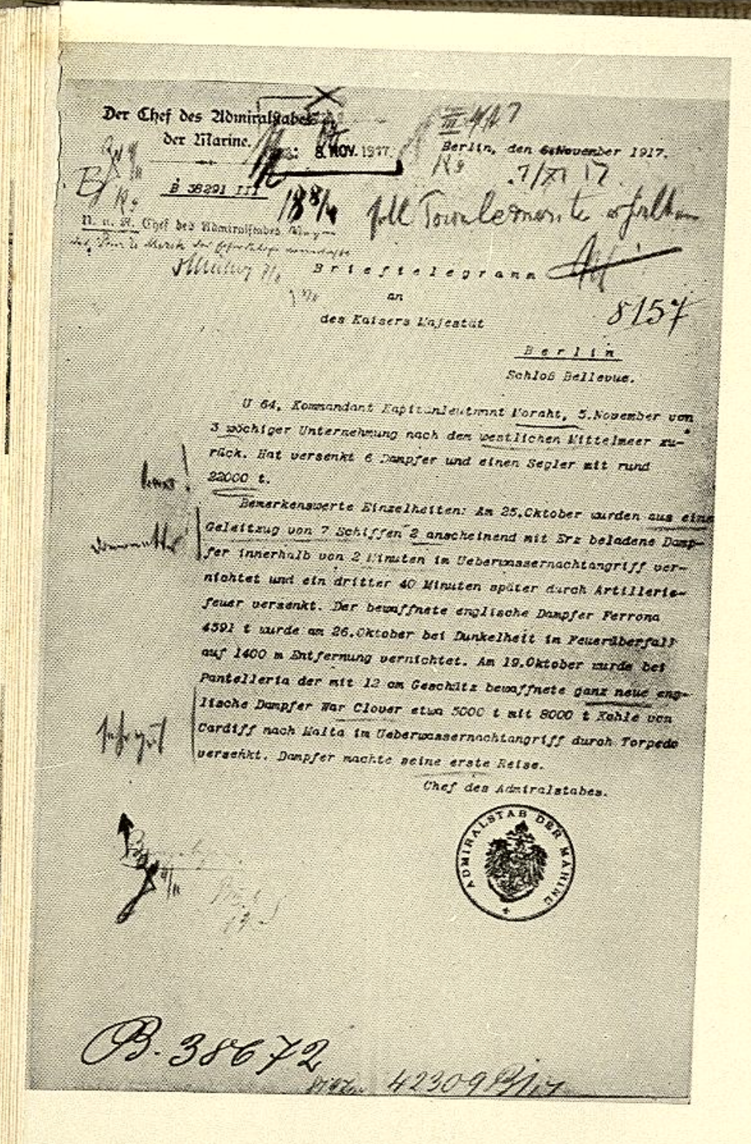
Man wird diese Vorgänge nur verstehen, wenn man sich einen Begriff macht vom Verhältnis zwischen feindlichem Schiffsverkehr und den deutschen U-Boots-

Ziffern. Aber außerdem gehört noch dazu eine klare Vorstellung von den weiten Räumen, um die es sich in Wirklichkeit gehandelt hat. Erst wenn man sich vergegenwärtigt, wieviele Schiffe das große Gebiet der europäischen Gewässer scheinbar einsam und doch in großer Menge nach allen Richtungen durchfuhren, dann bewahrt man sich vor Trugschlüssen über das, was von den U-Booten billig erwartet werden durfte. Im ersten Jahr des U-Bootskrieges, 1915, war das Mißverhältnis so groß, daß ernste Wirkungen auf das englische Wirtschaftsleben gar nicht erwartet werden konnten. Unter Hinzurechnung der ohne Ladung fahrenden Schiffe wurden nahezu 6000 Handelsschiffs-Reisen monatlich durch das Kriegsgebiet von 1915 ausgeführt, das ja nur die Gewässer um England umfaßte — denn im Mittelmeer gab es damals noch keinen Handelskrieg. Als wir am 4. Februar 1915 zum ersten Male diese Gewässer zum Kriegsgebiet erklärten — in denen jedes angetroffene feindliche Kauffarteischiff zerstört werden solle — standen diesem Verkehr zwei deutsche U-Boote gegenüber. Deutschland besaß damals zwar bereits 29 U-Boote, von ihnen war aber ein Teil für die Handelskriegsführung nicht oder nur bedingt brauchbar (die mit Petroleummotoren ausgerüsteten Boote); der Rest lag zum großen Teil zwecks Reparatur auf den Werften. Im Durchschnitt waren gleichzeitig in See:

im April und Mai 1915: 6 Boote
im Juni 1915: 10 „
im Juli 1915: 7 „



Im Bugtorpedoraum. Rechts und links die beiden Bugrohre; im linken (geöffneten) sieht man das Schwanzstück eines Torpedos mit den beiden Treibschrauben.



Der Chef des Admiralstabes
der Marine.

8. NOV. 1917.

Berlin, den 6. November 1917.

B 38291 III

Brieftelegramm
an
des Kaisers Majestät

Berlin
Schloß Bellevue.

U 64, Kommandant Kapitänleutnant Moraht, 5. November von 3 wöchiger Unternehmung nach dem westlichen Mittelmeer zurück. Hat versenkt 6 Dampfer und einen Segler mit rund 22000 t.

Bemerkenswerte Einzelheiten: Am 25. Oktober wurden aus einem Geleitzug von 7 Schiffen 2 anscheinend mit Erz beladene Dampfer innerhalb von 2 Minuten im Ueberwassernachtangriff vernichtet und ein dritter 40 Minuten später durch Artilleriefeuer versenkt. Der bewaffnete englische Dampfer Ferrona 4591 t wurde am 26. Oktober bei Dunkelheit im Feuerüberfall auf 1400 m Entfernung vernichtet. Am 19. Oktober wurde bei Pantelleria der mit 12 cm Geschütz bewaffnete ganz neue englische Dampfer War Clover etwa 5000 t mit 8000 t Kohle von Cardiff nach Malta im Ueberwassernachtangriff durch Torpedo versenkt. Dampfer machte seine erste Reise.

Chef des Admiralstabes.

ADMIRALSTAB DER MARINE

B. 38672

Meldung des Admiralstabes über die Oktober-Reise 1917 mit den von S. M. dem Kaiser herrührenden Randbemerkungen sowie seiner Entscheidung: „7./XI. 17, soll Pour le mérite erhalten. W.“

im August 1915: 12 Boote, von diesen ein Teil auf der Aus- und Heimreise.

Da man um diese Zeit den warnungslosen Unterwasserangriff wenigstens bei den leitenden militärischen Stellen allein für angängig hielt (die U-Boote besaßen anfangs auch keine Geschützbewaffnung und konnten also über Wasser im allgemeinen keine Schiffe anhalten), so ließen sich auch die wahrscheinlichen Versenkungsziffern ohne Schwierigkeit errechnen. Sie betrugen für das Frühjahr 1915 etwa 25 Versenkungen pro Monat, die auch in der Tat erreicht wurden. Mit solchen Verlusten wurde die Volkswirtschaft spielend durch ein staatlich unterstütztes Versicherungssystem fertig.

Der im Februar 1917 eröffnete verschärfte U-Bootskrieg wurde mit rund 120 Frontbooten eröffnet, und infolge von Verlusten auf der einen, neuen Fertigstellungen auf der anderen Seite hat sich diese Zahl auch weiterhin nicht wesentlich geändert. Von diesen Booten war aber jeweils nur etwa ein Drittel gleichzeitig in See.

Die Krisis vom April des Jahres 1917 bestand nun nicht etwa unmittelbar in einer bedrohlichen Störung der nach England hereinströmenden Importe, sondern in einer Steigerung der Versenkungsziffern, die einem Jahresverlust von 45 % der gesamten englischen Handelsflotte gleichkam, wenn sie sich weiter auf derselben Höhe gehalten hätte. Man rechnete sich damals aus, daß jeder vierte ausreisende englische Dampfer bis zu seiner Heimkehr verlorengehen müsse. Allerdings blieben die Versenkungen nur etwa 14 Tage auf diesem Höchststand.

Wenn er von da ab nie wieder erreicht wurde, so ist dies auf einen schwerwiegenden Entschluß der englischen Seekriegsleitung zurückzuführen, der gleichzeitig die für den Weltkrieg endgültige Lösung des Problems der U-Bootsbekämpfung darstellte und aus diesem Grunde auch für die Zukunft von größter Bedeutung bleibt. Es handelt sich um die Wiedereinführung des aus früheren Jahrhunderten der englischen Schiffahrt wohlbekannten Systems der Geleitzüge. Man mußte sich hierzu entschließen, nachdem die Bewaffnung der Handelsschiffe sich immer mehr als illusorisch erwiesen hatte — denn die deutschen U-Boote zeigten sich durchweg als artilleristisch überlegen —, und weil auch das anfangs gebräuchliche System der bewachten Dampferwege nur eine Gefährdung der Schiffahrt bedeutete; die verfügbaren Patrouillenfahrzeuge reichten keineswegs aus, und die den deutschen U-Booten bekannten Dampferwege erleichterten ihnen sogar die Auffindung der Angriffsobjekte. Es ist bezeichnend, daß noch im Februar 1917 eine Sitzung von 10 Handelsschiffskapitänen des Londoner Hafens in der dortigen Admiralität mit einer Stellungnahme gegen die Möglichkeit der Einführung von Geleitzügen endete. Man erklärte, daß auf Handelsschiffen die Befehlsübermittlung zwischen Kommandobrücke und Maschinenraum zu unvollkommen sei, um dem einzelnen Dampfer die Innehaltung des ihm zugewiesenen Platzes im Geleitzuge und die Ausführung schwieriger Manöver zu ermöglichen; wenigstens könne man keine entsprechende Garantie übernehmen. Immerhin verkehrten von Mai 1917 ab schon einige Versuchsgeleitzüge in den englischen Gewässern. Im Oktober 1917 wurde das Geleitzugsystem für die durchgehende Schiffahrt im Mittelmeer eingeführt. Sein Erfolg war von Anfang an unzweifelhaft. Der Gesamtverlust der britischen Handelsschiffahrt betrug z. B. im Juli 1917 mehr als 360 000 Br.-Rg.-Tonnen gegenüber einer britischen Gesamttonnage von etwa 16 Millionen Tonnen; aber von den ersten 12 Geleitzügen mit zusammen 205 Schiffen, die bis zum 4. August in England eintrafen, war nur ein Schiff versenkt worden, das im Nebel die Fühlung verloren hatte. So wurde die Krisis des Jahres 1917 von England überwunden, und unsere Tätigkeit stand fortan unter dem Zeichen des Kampfes gegen Geleitzüge. —

Am 14. Oktober 1917, nach Einbruch der Dunkelheit, verließen wir die Bucht von Cattaro hinter zwei österreichischen Torpedobooten, die als Schutz gegen Minen ihr Fängergeschirr ausgebracht hatten. Draußen trafen wir dunkle, sichtige Nacht und hochgehende See aus südlicher Richtung. Am nächsten Abend wurde die Straße von Otranto über Wasser mit höchster Fahrt durchlaufen; an ihrem Südausgang standen einige abgeblendete Fahrzeuge. Nach dem Passieren von Malta stießen wir am Morgen des 19. Oktober kurz nach Mitternacht auf drei abgeblendete östlich marschierende Dampfer und setzten auf den größten, besonders tief beladenen den gewohnten Bugangriff an. Leider blieb infolge eines Versagers der Torpedo im Rohr stecken. Während wir abdrehend un-

mittelbar hinter dem Heck des Schiffs passierten, sah man uns von dort und feuerte auf wenige 100 m Abstand einen Schuß aus dem 12 cm-Heckgeschütz, heulte auch gleichzeitig mit der Dampfpfeife. Antworten konnten wir nicht, denn die Besatzung war auf Tauchstationen, unser eigenes Geschütz also nicht besetzt. Aber wir ließen uns diesmal nicht verblüffen und blieben über Wasser, denn von dem durch das Mündungsfeuer seiner eigenen Kanone geblendeten feindlichen Geschützführer drohte zunächst keine weitere Gefahr. In etwas größerem Abstande folgten wir dem Dampfer, der sich von seinen beiden Begleitern getrennt hatte. Er rief durch Funkspruch um Hilfe, ohne uns zu sehen. Inzwischen brachten wir das Torpedorohr wieder in Ordnung, setzten uns wieder vor den Dampfer, liefen zum zweiten Male an und erzielten einen Treffer. Es war das englische Schiff „War Clover" von 5174 Br.-Rg.-Tonnen mit 8000 t Kohle von Cardiff nach Malta. Nachdem wir die Rettungsboote in der Richtung auf die Küste von Sizilien entlassen hatten, gingen wir zum Dampfer, der uns durch seine seltsamen Umrisse trotz der Dunkelheit aufgefallen war. Noch mehr erstaunten wir beim Längsseitkommen. Wir sahen hier zum ersten Male die scheckige Bemalung der Bordwand, die von da ab von allen feindlichen Schiffen getragen wurde und offenbar das feindliche U-Boot über Größe und Kurs des Dampfers täuschen sollte. Der „War Clover" hatte auch keine richtigen Masten, sondern nur einen kleinen Stumpf neben dem Schornstein. Aus den Papieren ergab sich, daß er seine erste Reise machte

und zu einer Serie gehörte, die wegen der fehlenden Masten — so glaubte man — besonders schwer zu finden war.

Als wir das Schiff genauer betrachteten — ich selbst war ausnahmsweise hinübergegangen — wurden wir plötzlich vom längsseit liegenden U-Boot aus alarmiert. Der zurückgebliebene Steuermann glaubte einen feindlichen Zerstörer zu sehen. Schnell wurde die Zündschnur der bereitgelegten Sprengpatronen in Brand gesetzt, dann stürzte alles auf unser Boot. Hier stellte sich die ganze Sache als falscher Alarm heraus. Was der Steuermann für Zerstörer gehalten hatte, waren nur die beiden Rettungsboote des versenkten Dampfers, die in der beginnenden Dämmerung von neuem in Sicht kamen. Ich schickte nun noch einen Offizier mit mehreren Leuten auf den Dampfer zurück, um Geheimpapiere und Proviant zu holen; denn ich hoffte, er würde, wenn auch leckgesprengt, noch eine Zeitlang schwimmen bleiben.

Aber es dauerte nicht lange. Mit unserem Boot am Hinterteil des Schiffes festgemacht, bemerkten wir plötzlich, wie sich dieses in die Höhe hob. Schleunigst wurde alles zurückgerufen, die Leinen losgemacht und mit äußerster Kraft rückwärts abgelegt. Schon stellte sich das Heck des Dampfers senkrecht in die Luft, und unmittelbar neben uns versank er. Die Hilferufe des Dampfers mögen uns wohl zwei Flieger auf den Hals gelockt haben, vor denen wir nach Sonnenaufgang tauchen mußten.

Sodann setzten wir unseren Marsch in das altgewohnte Tätigkeitsgebiet an der spanischen Ostküste fort.

In der Nacht vom 22. zum 23. Oktober lagen wir für eine Nacht beim Kap de Palos in der Nähe von Cartagena auf Wartestellung. Es gab hier aber nichts zu tun. Ueber die Großfunkstation Nauen erfuhren wir am nächsten Abend, daß der Verkehr an der spanischen Küste gesperrt sei. Feindliche Funksprüche ergaben außerdem, daß am 19. Oktober ein U-Boot hier tätig gewesen war („U 35"); gerade vor dem Kap de Palos wurden die Dampfer besonders gewarnt. Hier zeigte sich die immer wachsende Bedeutung des funkentelegrafischen Nachrichtendienstes. Besonders angenehm war es, daß die Großstation Malta jeden Abend um 9 Uhr in offener englischer Sprache die gesamte Schiffahrt darüber unterrichtete, wo an dem betreffenden Tage deutsche U-Boote aufgetreten waren. Da außer uns im allgemeinen höchstens ein oder zwei weitere Boote im westlichen Mittelmeer standen, so wußten wir dann immer, wo die anderen waren, und konnten unsere eigenen Fahrten entsprechend einrichten.

Am Abend des 24. Oktober erhielten wir durch Funkspruch über Nauen Kenntnis von einer Agentenmeldung, wonach am nächsten Morgen ein von Oran kommender Geleitzug das Kap de Gata ansteuern sollte. Wir waren jetzt das einzige Boot in dieser Gegend. Sofort nahmen wir Kurs auf die Verbindungslinie Oran—Kap de Gata. Wir erreichten sie gegen 10 Uhr nachts, auf der Mitte zwischen der afrikanischen und der spanischen Küste stehend. Sodann wurde das im Nordwesten befindliche spanische Kap angesteuert. Dort fuhren wir von 3 Uhr vormittags an auf und ab. Ich hatte mich kurze

Zeit in voller Kleidung auf mein Schlafsofa gelegt, als ich gegen 6 Uhr vormittags kurz vor Beginn der Dämmerung durch das Sprachrohr auf den Turm gerufen wurde. Im Südwesten waren programmäßig einige dunkle Punkte in Sicht gekommen, die sich über dem Horizont auf das Kap zu bewegten. Nun kam Leben in das Boot. Oben übernahm ich sogleich das Kommando: „Hart Backbord! Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!" Mit Südwestkurs lief ich zum Angriff an und ließ die Besatzung auf Tauchstationen gehen. Der Geleitzug schien aus zwei nebeneinander nach Nordwesten marschierenden Kolonnen zu bestehen, an deren Spitze ein Kriegsfahrzeug fuhr (Skizze). Von der Seite brachen wir in die rechts marschierende Kolonne hinein und torpedierten an der Lücke, die ich wählte, beide Schiffe — das erste mit einem Bugschuß, das zweite 2 Minuten später mit einem Heckschuß. Beide Dampfer, tief beladen, wurden im hinteren Laderaum getroffen, stellten sich sogleich senkrecht — Bug in die Luft — und sanken in etwa 5 Minuten. Der vordere war der norwegische Dampfer „Erviken" von 2097 t; der hintere der bewaffnete englische Dampfer „Sheaf Blade" von 2378 t. Die beiden noch hinter ihnen stehenden Dampfer drehten nun ab und flohen nach verschiedenen Richtungen. Wir folgten dem nächsten nach Osten und eröffneten auf 2000 m Geschützfeuer; denn ein Torpedoangriff kam nicht mehr in Frage, nachdem man uns gesehen hatte. Auch wir selbst erhielten sofort von mehreren Seiten Feuer; teils von einem der vorne marschierenden Dampfer, teils anscheinend vom Kriegsfahrzeug an der

Spitze oder auch vom angegriffenen Schiff. Dicht am Boot wurde ein Aufschlag gehört, aber nicht gesehen. Für einige Zeit schwieg dann das feindliche Feuer wieder, vermutlich weil man uns in der Dunkelheit nicht richtig sah. Aber wir selbst verloren unseren dritten Dampfer nicht mehr aus den Augen: hell stand hinter seinen Umrissen der östliche Morgenhimmel, und unsere Geschoßaufschläge waren gut zu sehen. Nach dem ersten Treffer drehte er bei. Wir näherten uns bis auf 100 m und schossen ihn völlig leck und in Brand, sodaß er etwa 40 Minuten nach den anderen Dampfern sank. Es war der englische Dampfer „Neß“ von 3050 t. Er war bewaffnet, aber die Besatzung war offenbar nach dem ersten Treffer in die Boote gegangen, wir sahen nichts mehr von ihr. Den Untergang konnten wir nur durch das Sehrohr feststellen; denn inzwischen hatten wir wieder verstärktes Feuer von der Spitze des Zuges bekommen, ein Bewachungsfahrzeug näherte sich, nötigte uns zum Tauchen und bewarf uns mit Wasserbomben.

Von einem weiteren Arbeiten an der spanischen Küste versprach ich mir zunächst keinen Erfolg; wir gingen daher zur afrikanischen Küste, um in der übernächsten Nacht bei Mostaganem nach Dampfern zu suchen. Hier griffen wir am 26. Oktober, 6 Uhr früh, noch bei Dunkelheit den bewaffneten französischen Dampfer „Le Tarn“ von 1658 t mit 800 Fässern Wein von Cette nach Mostaganem an. Unser Torpedo traf den hinteren Laderaum; nachdem wir das Rettungsboot entlassen hatten, mußten wir ihm noch einige Granaten geben, um sein Sinken zu beschleunigen.

Im Anschluß daran mußten wir vor einem Bewachungsfahrzeug tauchen. Dies zog uns offenbar Flieger auf den Hals, denn als wir um 9 Uhr vormittags wieder auftauchten, war ein solcher zur Stelle, und wir mußten schleunigst mit Alarm wieder verschwinden. Als das Boot auf 10 m Tiefe angelangt war, detonierte bereits mit großem Krach eine dicht bei uns einschlagende Bombe, kurz darauf folgte die zweite etwas weiter weg. Wir gingen auf 35 m Tiefe, steuerten bis zum Mittag nach Norden — von der Küste weg — und tauchten dann unbehelligt wieder auf.

Nun waren die sämtlichen Anmarschstraßen des westlichen Mittelmeeres alarmiert, und gleichzeitig wußten wir aus den Funkspruchmeldungen, daß unser Nachbarboot im Golf von Lion arbeitete. Ich beschloß daher, an der mittleren spanischen Ostküste bei Valencia aufzutreten. Leider näherten wir uns der Vollmondzeit. Immer kürzer wurden die dunklen Stunden der Nacht, in denen noch ein Angriff möglich war. Am 28. Oktober, vor Tagesanbruch, sichteten wir bei Valencia einen nach Süden steuernden abgeblendeten Dampfer. Der gewohnte Buganlauf kam nicht in Frage, weil wir allmählich mit unseren Hecktorpedos aufräumen mußten; ein Umtransport nach vorne war während der Fahrt nicht möglich. Unser Heckschuß (in der Längsrichtung des Bootes nach hinten gefeuerter Torpedo) ging leider vorbei, und da ein weiterer Torpedoangriff nicht möglich war, folgten wir mit hoher Fahrt dem Dampfer, indem wir uns zwischen ihn und die Küste setzten. Auf gleicher Höhe angelangt, vollführten wir gegen das in

der Morgendämmerung östlich von uns sichtbare Ziel auf 1400 m Abstand einen regelrechten Feuerüberfall. Bei der geringen Entfernung erhielt der Schiffsrumpf Treffer auf Treffer. Er stoppte und ließ Boote zu Wasser, ohne das Feuer zu erwidern. Es war eine laut hallende und bis nach Valencia hin hörbare Kanonade.

Wir erfuhren nachher, daß unter der Besatzung sogleich eine Panik ausgebrochen war. Trotzdem der Kapitän mit vorgehaltener Pistole drohte, hatten die Leute sich geweigert, das Geschütz zu besetzen.

In den Rettungsbooten fanden wir größtenteils Japaner Es handelte sich aber um den englischen Dampfer „Ferrona" von 4591 t, ohne Ladung auf dem Wege von Marseille nach Gibraltar. Der Quartermeister war ein Schwede. Er erzählte uns, dies sei bereits die dritte Versenkung, die er mitmache. In Marseille habe er sich geweigert, weiter mitzufahren, sei aber daraufhin für 3 Tage an Land eingesperrt worden; erst kurz vor dem In-See-Gehen habe man ihn wieder an Bord gebracht. Mit Granaten und Sprengpatronen versenkten wir den Dampfer endgültig, während es ganz hell wurde und die Boote in Richtung auf den Hafen von Valencia davonfuhren.

Wir blieben noch zwei Tage an der spanischen Küste, mußten aber feststellen, daß in den Vollmondnächten alle Dampfer dicht unter der Küste innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer blieben. Daher traten wir am 30. Oktober früh den Rückmarsch an. Bei Sizilien trafen wir am 1. November nach-

mittags noch eine U-Bootfalle, von der wir durch andere Boote schon gehört hatten. Es war ein Zweimast-Gaffel-Schoner, der durch seine verdächtigen Kurse auffiel und daher von uns nicht angehalten wurde. Ein Artilleriegefecht mit ihm lohnte sich nicht; als er schließlich mit unwahrscheinlich hoher Fahrt auf uns zudrehte (anscheinend hatte er einen Motor), drehten wir ab und verloren ihn in der einbrechenden Dunkelheit aus Sicht. Am gleichen Abend trafen wir bei Pantelleria ein hellerleuchtetes Lazarettschiff mit östlichem Kurs. Durch Vermittlung des Königs von Spanien war eine besondere Illumination für diese Lazarettschiffe vereinbart worden; sie hatten einen vom Bug bis zum Heck durchlaufenden Gürtel aus grünen Glühlampen; am Schornstein leuchtete außerdem — ebenfalls aus Lampen bestehend — ein rotes Kreuz. Wir waren berechtigt, diese Lazarettschiffe anzuhalten und uns von ihrer Harmlosigkeit zu überzeugen, für die auch mitfahrende spanische Seeoffiziere bürgten. Wir ließen das Schiff unbehelligt, schon wegen des aufkommenden schlechten Wetters.

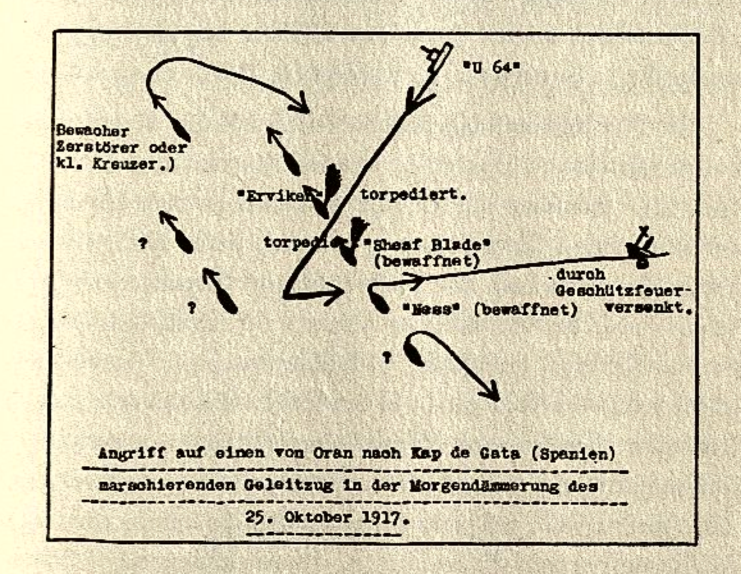
Am nächsten Mittag sichteten wir bei Malta einen großen Dampfer mit 4 Masten, ohne daß wir ihn wegen des Sturmes hätten einholen oder angreifen können. In der darauffolgenden Nacht — am 3. November gegen 1 Uhr früh — stießen wir, noch immer bei hochgehender See, auf eine beladene Dreimastbark, die wir inmitten schwerer Regenböen durch Geschützfeuer aus nächster Nähe versenkten. Es war ein unheimlicher Anblick, wie sie krachend in die Tiefe ging.

Am 4. November mußten wir bei Korfu vor einem Luftschiff tauchen; nachts passierten wir die Straße von Otranto mit hoher Fahrt, indem wir 8 abgeblendeten Bewachungsfahrzeugen über Wasser auswichen. Durch das Adriatische Meer steuerten wir mit Zickzack-Kursen nach Norden; am Abend des 5. November liefen wir hinter 2 österreichischen Torpedobooten in Cattaro wieder ein.

Die Meldung des Admiralstabes über diese Reise hat am 7. November Seiner Majestät dem Kaiser vorgelegen und erhielt von ihm die Bemerkung „Soll Pour le Mérite erhalten". Demgemäß lautet auch das Beglaubigungsschreiben von diesem Datum. Aber ich erfuhr davon noch nichts.

Am 10. November morgens, während ich mich in meiner Kammer auf unserem Wohnschiff „Cleopatra" anzog, überbrachte mir Oberleutnant zur See Forberg die Nachricht, ich müsse noch am gleichen Mittag auf einem Torpedoboot nach Pola fahren. Kurz darauf kam auch der Flottillenchef und verriet mir, der Kaiser würde dort erwartet. Auf der Ueberfahrt hatten wir schweren Südweststurm, und das kleine Boot schlingerte gewaltig. Außer mir machten noch Kapitänleutnant v. Arnauld de la Périère und Leutnant zur See Prinz Sigismund von Preußen (Sohn des Prinzen Heinrich) die Fahrt mit. Beinahe wären wir noch seekrank geworden. Am 12. November hat mir dann der Kaiser in Pola den „Pour le Mérite" persönlich übergeben. Die Rückreise nach Cattaro machte ich zu Lande über Budapest und Serajewo. Da ich aufgefordert war, mich des Prinzen Sigismund etwas an-

zunehmen, — der das E. K. I. bekommen hatte und über Wien in Budapest wieder zu mir stieß — so habe ich mit ihm zusammen beide Orte mehrere Tage lang aufs Beste in Augenschein nehmen können. Ueberall gab es offizielle Besuche und Besichtigungen; die Schmalspurbahn durch Bosnien hatte sogar einen Salonwagen gestellt, in dem wir nach der bitteren Kälte, die im ungeheizten D-Zug bis zur bosnischen Grenze geherrscht hatte, bei angenehmer Wärme ein herrliches Abendbrot vorfanden.



Angriff auf einen von Oran nach Kap de Gata (Spanien) marschierenden Geleitzug in der Morgendämmerung des 25. Oktober 1917.

Im dicksten Gewimmel

(Dezember 1917)

Es war empfindlich kühl, als wir am 2. Dezember 1917 Cattaro verließen. Unser Operationsbefehl lautete einfach: „U-Bootskrieg an der spanischen Ostküste bis Golf von Lion nach Erfahrungen der letzten Unternehmung".

Mit Rücksicht auf die Möglichkeit feindlicher Unterseeboote hatten wir bis zur Dunkelheit mit dem Auslaufen warten müssen. Als wir uns um 6 Uhr nachmittags von den beiden vorauffahrenden Torpedobooten trennten, liefen wir gleich mit hoher Fahrt weiter, um in der langen Dezembernacht womöglich noch die Straße von Otranto bei Dunkelheit zu passieren. Infolge mehrfacher Maschinenversager standen wir jedoch bei Hellwerden genau in der Enge. Schon vorher waren wir vier abgeblendeten Bewachungsfahrzeugen ausgewichen; jetzt mußten wir tauchen und auf Sehrohrtiefe weiterfahren. Wir stießen bald auf zwei Gruppen von zusammen etwa acht Fischdampfern mit Schleppnetzen. Ihnen auszuweichen gelang nicht mehr; daher wurden sie auf 50 m Tiefe untertaucht.

Am 9. Dezember lagen wir abends wieder vor Kap de Palos in der Nähe von Cartagena. Dort sichteten wir kurz vor Mitternacht drei hintereinander marschierende Fahrzeuge mit südlichem Kurs und neuartiger Beleuchtung. Sie waren soweit abgeblendet, daß keinerlei Licht aus Kajüten oder Aufbauten nach außen drang. Außerdem führte der mittlere Dampfer nicht die vorgeschriebenen Laternen. Gegen diesen gingen wir zum Bugangriff vor. Es war der norwegische Dampfer „Adour" von 1920 t, auf dem Wege von Valencia nach Liverpool mit Orangen und Zwiebeln. Er sank schnell; an der Untergangsstelle beobachteten wir ein Rettungsboot, das dem dritten Fahrzeug entgegenfuhr und von ihm aufgenommen wurde.

Aber das war nur das Vorspiel dieser Reise. In den nächsten Tagen kamen wir in dichtes Schiffsgewimmel.

Bei Alicante versenkten wir am 11. Dezember vier von insgesamt neun gesichteten Dampfern; davon drei in der Frühe vor Tagesanbruch und den vierten am nächsten Abend. Wir hatten hier schon früher beim Kap de las Huertas eine besonders günstige Wartestellung nach zwei Leuchttürmen ausgemessen, und die ganze Besatzung war darauf eingespielt, daß wir genau in vier Seemeilen Abstand vom Lande eine bestimmte Strecke auf- und abfuhren. Was dann östlich der Kurslinie stand, war uns verfallen. Was westlich fuhr, ließen wir ziehen. Als wir daher jetzt diese Wartestellung eingenommen hatten, ging ich unter Deck mit der Anweisung: man solle mich wecken, wenn der erste Dampfer da sei. Es

kam aber nicht einer, sondern gleich drei. Durch die abgeblendete, nach Norden steuernde Linie brachen wir hindurch, und wie auf der vorigen Reise — beim Kap de Gata — erhielt der vordere Dampfer einen Bugtorpedo, der überraschte zweite einen Heckschuß. Beide Torpedos trafen auf 360 und 850 m Abstand.

Bei der Detonation schlug aus dem zweiten, tiefbeladenen Dampfer eine ungeheure Flamme empor, und nach wenigen Sekunden war er ganz in Feuer und Rauch eingehüllt. Seine Ladung bestand aus Benzin; auf seinem Heck waren im Feuermeer zwei Geschütze zu erkennen. Auf den gestoppten dritten Dampfer wurde sodann auf 1000 m Entfernung ein Bugtorpedo geschossen. Dieser sprang anfangs zweimal, nach mehreren hundert Metern nochmals aus dem Wasser. Von da ab lief er zwar weiter genau auf den Dampfer zu, traf aber nicht. Möglicherweise war seine Maschine infolge der Luftsprünge zusammengebrochen, sodaß dann der Torpedo vor Erreichen seines Zieles in den Grund gegangen wäre. Der Dampfer machte kehrt und wurde längere Zeit von uns verfolgt, bis er dicht unter Land mit Zickzackkursen in den neutralen Gewässern verschwand.

Die beiden versenkten Schiffe waren, wie sich teils aus Zeitungsnachrichten und teils aus den nach dem Kriege veröffentlichten offiziellen Verlustlisten ergab, der norwegische Dampfer „Crathorne" von 2612 t und der bewaffnete amerikanische Dampfer „Oswasco" von 4630 t, dieser mit Benzin und Kriegsmaterial beladen.

Schon nach einer Stunde kamen zwei weitere Dampfer in Sicht, von denen zunächst der vordere im Buganlauf angegriffen wurde. Der Torpedo ging vorbei. Da der Angriff nicht bemerkt wurde, gelang es uns noch, auf den hinteren Dampfer einen neuen Bugangriff anzusetzen, bevor dieser die neutralen Gewässer erreichte.

Diesmal trafen wir.

Es war der englische bewaffnete Dampfer „Minorca" von 1145 t, ohne Ladung auf dem Wege von Genua nach Cartagena. Inzwischen entkam der vordere Dampfer in die spanischen Hoheitsgewässer und rief durch Funkspruch um Hilfe. Auf diese Weise erfuhren wir, daß es sich um das italienische Schiff „Antioco Accane" handelte. Da der Dampfer „Minorca" seine Schwimmlage nicht änderte und die Gefahr bestand, daß er in den nahen Hafen eingeschleppt wurde, so erhielt er 30 Minuten nach dem ersten Treffer noch einen Heckschuß und sank nach einer weiteren halben Stunde.

Vor Tagesgrauen kam ein weiterer abgeblendeter nach Süden steuernder Dampfer in Sicht. Unser auf 600 m Entfernung abgegebener Bugschuß ging vorbei. Da es hell wurde, griffen wir ihn nun mit Artillerie an. Er drehte nach Osten ab, erwiderte unser Feuer aus einem Heckgeschütz, und nun entwickelte sich das übliche Verfolgungsgefecht.

Beim Erreichen der offenen See fanden wir jedoch eine lange und hohe Dünung vor, die das Schießen immer mehr erschwerte. Daher brachen wir das Gefecht ab. Nach seinem

Funkspruch war es der englische Dampfer „Eastern City“ von 4341 t.

Tagsüber blieben wir in See, abends waren wir wieder in der alten Stellung. Kurz nach 11 Uhr erschien der bewaffnete kanadische Dampfer „D. A. Gordon“ von 2301 t, auf dem Wege von Marseille nach Gibraltar. Er erhielt einen Bugschuß. Als die Boote nach Land zu entlassen waren, wurde er mit zwei Sprengpatronen endgültig versenkt.

Bei Hellwerden liefen wir wieder von Land ab und bezogen etwas nördlich beim Kap de la Nao in der Mitte zwischen Alicante und Valencia eine neue Wartestellung. Hier trafen wir aber nur einen großen, abgeblendeten Dampfer, der in der besonders klaren Luft das Ufer erkennen konnte und sich innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer hielt. Sonst wurde nichts gesehen; dagegen fingen wir folgenden feindlichen Funkspruch auf, der sich auf unsere Tätigkeit in der dortigen Bucht bezog: „Zwei feindliche U-Boote sind zwischen Kap Palos und Kap de la Nao tätig. Dampfer sollen sich gut innerhalb der Hoheitsgewässer halten.“ — Der Feind begann uns also nun doppelt zu sehen.

In der nächsten Nacht standen wir etwas nördlicher vor Valencia, und nun wurde es noch wüster. Um 3 Uhr vormittags erschienen gleich acht abgeblendete, nach Norden marschierende Dampfer auf einmal. Vor dem vordersten legten wir uns zum Heckangriff bereit. Als er bis auf 500 m herangekommen war, sah er uns und drehte hart nach Land zu ab. Es gelang aber noch, auf das zweite, ebenfalls abgeblendete Schiff zu Schuß zu kommen. Es wurde getroffen: bewaffneter englischer Dampfer „Coila“ von 4135 t, auf dem Wege von England nach Livorno mit 6000 t Kohle. Alle Dampfer drehten nun auf Land zu und begannen zu schießen. Es entstand ein Durcheinander von zum Teil aufs Geratewohl ins Dunkle hineinfeuernden Schiffen, unter denen das getroffene nicht mehr herauszufinden war. Ein weiterer Angriff auf die nunmehr in den neutralen Gewässern befindlichen Dampfer war nicht möglich; da alle Torpedos verschossen waren, traten wir den Rückmarsch an.

Ueber den gleichen Vorfall erschien folgende Zeitungsnotiz:

„Aus Valencia wird am 14. Dez. gemeldet, daß man kurz nach Mitternacht starken Kanonendonner aus nördlicher Richtung hörte. Im Laufe des Tages kamen denn auch 36 Mann von der Besatzung des englischen Dampfers „Coila“ in Sagunt an und berichteten, daß das Schiff aus einem Geleitzug von sechs Dampfern herausgeschossen sei. Es war 2552 Tonnen (4200 Brutto-Register-Tonnen) groß und mit Kohlen von England nach Livorno unterwegs. Dieser Geleitzug soll übrigens nur einen Teil eines großen Transportes gebildet haben, der aus weiteren 26 Schiffen bestand. Dieser scheint sich ganz aufgelöst zu haben, denn man sah in Valencia morgens noch wie auf der Flucht einen amerikanischen und später einen italienischen Dampfer vorbeikommen, wobei letzterer beinahe aufgelaufen wäre.“

Am 20. Dezember abends lagen wir wieder in Cattaro. Ich erhielt Weihnachtsurlaub und trat auf der bereits erwähnten bosnischen Schmalspurbahn die Reise nach Kiel an. In Serajewo erhielt ich als Reisebegleiter den deutschen Generalkonsul Eismann, der seines Alters wegen mit besonderen Ehren verabschiedet worden war. Ich kannte ihn und den Gouverneur, der ihn zur Bahn brachte, von der November-Reise über Land. Bei der Weiterfahrt lächelte der Konsul über mein Kuriergepäck, das in Wirklichkeit Lebensmittel für den heimatlichen Weihnachtstisch enthielt. In Berlin meldete ich mich wie stets bei solchen Gelegenheiten beim Admiralstab der Marine. Dort erfuhr ich, daß der Feind im Anschluß an unser Auftreten bei Valencia den gesamten Dampferweg längs der spanischen Küste für 6 Wochen gesperrt hatte. Und das genau in dem Augenblick, als wir unseren letzten Torpedo verfeuert und die Heimreise angetreten hatten!

Am Abend des 25. Dezember war ich in Kiel bei Frau und Kind; es gab ein verspätetes, aber um so schöneres Weihnachtsfest.

Letzte Spanienfahrt

(Januar 1918)

Auf meinem Weihnachtsurlaub traf ich in Kiel den Leiter der Unterseebootsschule, Korvettenkapitän Eschenburg, der uns vor bald 2 Jahren als reif für die Front entlassen hatte. Er interessierte sich für unsere Erlebnisse und schlug mir vor, einmal einen Vortrag vor seinen Offizierschülern zu halten. Nach dem Vortrage fragte er mich, ob er sich als Gast für eine Fahrt bei uns einschiffen könne. Hiergegen war nichts einzuwenden; Platz hatten wir genug, und gerne wollten wir ihm zeigen, was wir konnten.

So wurde die dienstliche Genehmigung erwirkt, und am Abend des 27. Januar verließen wir mit unserem Gast die Bucht von Cattaro.

Der Operationsbefehl lautete: „Handelskrieg führen im westlichen Mittelmeer. Hauptoperationsfeld Ostküste Spaniens bis Golf von Lion. Dieses Gebiet ist ohne größere Umwege anzusteuern, und es ist anzustreben, dort in erster Linie die Angriffswaffen des U-Bootes zur Geltung zu brin-

gen. Rückmarsch, falls noch Torpedos vorhanden, an der nordafrikanischen Küste." Dies war ungefähr das, was wir immer schon getan hatten.

Diesmal hatten wir gleich auf der Ausreise in der Nähe von Malta ein Erlebnis. Zunächst trafen wir das deutsche Boot „U C 67". Kaum lagen beide Boote nachmittags bei sichtigem Wetter nebeneinander, als im Osten eine Rauchwolke in Sicht kam. Ein Dampfer näherte sich; wir beschlossen, ihn gemeinsam mit Artillerie anzugreifen. Beim Näherkommen wurde er aber immer riesiger, und schließlich erschien über dem Horizont ein großer Passagierdampfer mit einem Schornstein und vier Masten. Es war ein Truppentransportschiff. Da wir mit überlegener Geschützbewaffnung rechnen mußten, so trennten wir uns und tauchten. Mit unregelmäßigen Zickzackkursen kam der Dampfer auf „U 64" zu. Wir zogen uns vor seiner Kurslinie vorüber und schossen auf 400 m Entfernung zwei Heckschüsse. Ein Torpedo traf. Da der Dampfer noch weiter geringe Fahrt zu machen schien, ein Sinken nicht erkennbar war und bei seiner Größe ein Einbringen nach Malta unter allen Umständen verhindert werden mußte, beschloß ich, ihm noch einen Fangschuß zu geben. Auf meinen Vorschlag übernahm Korvettenkapitän Eschenburg hierzu das Kommando. Nun sank der Dampfer; wir tauchten auf, und auch „U C 67" erschien wieder auf der Bildfläche. Gemeinsam steuerten wir die 14 Schiffsboote an, von denen nur etwa 6 besetzt waren. Es handelte sich um den leeren englischen Truppentransportdampfer „Minnetonka" von

13528 t, unterwegs von Port Said nach Malta. Er war mit einem 15 cm-Heckgeschütz bewaffnet und besaß eine Besatzung von 160 Mann. Früher hatte er Truppen von Indien nach Marseille gebracht. Das auf der Heimreise befindliche „U C 67" nahm 10 Offiziere als Gefangene mit. Wir entließen die Boote in Richtung auf Malta und fuhren zusammen mit Nordostkurs davon, „U C 67" dicht aufgeschlossen im Kielwasser von „U 64". Richtig haben sich denn auch die Engländer viele Gedanken darüber gemacht, daß die deutschen U-Boote nun schon geschwaderweise auftraten. In der Dunkelheit trennten wir uns aber, und „U 64" setzte den Marsch zur spanischen Küste fort.

Am 2. Februar trafen wir abends auf dem Dampferweg zwischen Algier und Marseille einen abgeblendeten Dampfer mit nordöstlichem Kurse, an den wir trotz höchster Fahrt nicht zum Ueberwasser-Torpedoangriff herankamen. Wir versuchten wenigstens ein Artilleriegefecht in Gang zu bringen, indem wir zunächst Leuchtgranaten hinter ihm herschossen. Leider versagten diese, denn sie waren feucht geworden: die nötige Beleuchtung ließ sich also nicht herstellen. Dafür drehte der Dampfer ab und erwiderte das Feuer. Nach dem vierten Schuß gaben wir daher das Gefecht als aussichtslos auf. Nach seinem Funkspruch war es der italienische Dampfer „Giuseppe Verdi" von 9755 t.

Nun kam wieder die eigentliche Tätigkeit bei Alicante und Valencia.

Die Sperrung des Dampferweges war inzwischen aufgehoben, und es kam nur darauf an, möglichst schnell zu arbeiten, bevor wieder alles in Aufregung war.

Den ersten Dampfer trafen wir am 4. Februar früh. Er fuhr abgeblendet ohne Dampferlaterne, aber mit rotem und grünem Seitenlicht. Unser Bugschuß traf ihn hinten; es war der bewaffnete italienische Dampfer „Participation" von 2438 Brutto-Register-Tonnen, mit Orangen unterwegs von Catania nach Liverpool. Wir wunderten uns, ihn auf dem Wege von Sizilien zum Westausgang des Mittelmeeres an dieser Stelle anzutreffen. Offenbar hatte er sich von dem Umweg längs der spanischen Küste besondere Vorteile versprochen. Wir nannten ihn weiterhin den „Apfelsinendampfer" und sprachen noch oft von ihm; denn seine Ladung aus Apfelsinenkisten schwamm am nächsten Vormittage im Wasser, und wir haben einen großen Teil davon herausgefischt.

Den ganzen Tag über haben wir dann alle Kisten geöffnet und die in Seidenpapier einzeln eingewickelten Apfelsinen zum Trocknen an Deck gelegt. Auf diese Weise hielten sich die Früchte noch eine Zeitlang, und alles aß nun um die Wette. Leider hatten wir bis Cattaro noch nicht alles bewältigt, und allmählich begannen einzelne Apfelsinen faul zu werden. Sie dienten aber im weiteren Verlaufe noch einem guten Zweck. Denn auf unserem Wege von Cattaro zum Haupthafen Pola liefen wir später Spalato an. Dort besuchte ich den berühmten Kustos der dalmatinischen Altertümer, den päpstlichen Kammerherrn Monsignore Bulic in seinem Arbeits-

zimmer, das er mit Kerzen, Totenschädel und Urväter-Hausrat wie Faust's Studierstube sich im Palaste des Diokletian eingerichtet hatte. Ich lud ihn zu einer Fahrt mit „U 64" nach Salona ein, einer in der Nähe befindlichen, unter seiner Aufsicht stehenden römischen Ruinenstadt, die schon in Cäsars „Bürgerkrieg" eine Rolle spielt. Auf der Fahrt dorthin erfreuten wir ihn durch ein Linsengericht, das ihm trefflich schmeckte. Und nachdem er uns alles schön erklärt, auch mit Stolz seinen eigenen künftigen Marmor-Sarkophag gezeigt hatte, brachten wir ihn um die nächste Landspitze nach Spalato zurück. Beim Abschied begleiteten ihn zwei Matrosen mit den letzten beiden Apfelsinenkisten als Gastgeschenk. Hoffentlich hat er die Apfelsinen bald gegessen. —

In der nächsten Nacht trafen wir — ebenfalls bei Alicante — zwei hintereinander fahrende abgeblendete Dampfer. Wie wir später erfuhren, gehörten sie zu einem größeren Geleitzuge, der schon längere Zeit von dem deutschen U-Boot des Kapitänleutnants Steinbauer beunruhigt und dezimiert worden war. Wir fuhren unseren gewöhnlichen Durchbruch, trafen das vordere und verfehlten das hintere Schiff. Daraufhin drehten wir auf, überholten den ersten Dampfer mit höchster Fahrt, umkreisten ihn und griffen sodann den zweiten Dampfer noch einmal, aber wieder erfolglos, an. Hierbei blieb der bereits getroffene und im Sinken begriffene vordere Dampfer nicht untätig, sondern beschoß uns aus zwei 12 cm-Geschützen auf Entfernungen von 400—1000 m. Bis zum völ-

ligen Sinken setzte er dieses Feuer fort, jedoch der Dunkelheit wegen ohne Erfolg.

Der zweite Dampfer entkam nun in die neutralen Gewässer. Es war der norwegische Dampfer „Petra" von 2111 t. Das versenkte Schiff war der italienische Dampfer „Caprera" von 1875 t. Da die Besatzung völlig unverdächtig aussah und gewöhnliches Schifferzivil trug, so wurde sie nach Land zu entlassen. Später stellte sich heraus, daß die „Caprera" ein Hilfskreuzer gewesen war, der den etwas verunglückten Geleitzug bis dahin angeführt hatte und nun selbst versenkt worden war. Daß die Besatzungen solcher Hilfskreuzer — die ja wie Handelsschiffe aussahen — Zivilzeug bei sich hatten für den Fall der Versenkung des eigenen Schiffes, sollte ich später in anderer Umgebung am eigenen Leibe erfahren.

Bald darauf trafen wir einen von Norden kommenden abgeblendeten Dampfer, der jedoch die drei vorschriftsmäßigen Lichter führte (Dampfer- und bunte Seitenlaternen). Dies war nun wirklich ein schwieriger Fall. Da wir nicht berechtigt waren, ihn ohne weiteres anzugreifen, mußten wir zunächst sein Gewissen prüfen. Wir gaben ihm also auf 3000 m zwei Warnungsschüsse mit dem Geschütz. Hierauf löschte er seine Lichter und fuhr weiter. Das genügte; nun war er uns verfallen. Wir liefen zum Bugangriff an; der bereits gewarnte Dampfer lief aber nun so hohe Fahrt, daß wir vorbeischossen. Nach seiner Funkspruchmeldung war es das englische Schiff „Franklyn" von 4219 t.

In der nächsten Nacht standen wir nördlich von Valencia bei Sagunt, der aus dem Altertum bekannten Stadt. Dort trafen wir kurz nach Mitternacht einen großen von Norden kommenden Dampfer mit zwei Masten und zwei Schornsteinen. Gegen ihn führte Korvettenkapitän Eschenburg das Boot zum Heckanlauf und traf auf 500 m Entfernung. Nach dem Treffer behielt das Schiff Fahrt bei und nahm Kurs auf das Land, indem es hinten allmählich wegsank. Es ist später auf den Strand gelaufen. Nach Tagesanbruch beobachteten wir von See aus, daß es mit starker Steuerbordschlagseite bis zum oberen Promenadendeck im Wasser lag. Es handelte sich um den italienischen Dampfer „Duca di Genova" von 7893 t.

Da alle unsere Torpedos verschossen waren, traten wir den Rückmarsch an.

Südöstlich der Balearen trafen wir am nächsten Morgen kurz vor Tagesanbruch einen großen Viermast-Gaffel-Schoner, der auf unseren Warnungsschuß hin nicht beidrehte. Darauf nahmen wir ihn unter Wirkungsfeuer mit ganz geringer Annäherung, und es entwickelte sich ein Kreisgefecht, wobei er zunächst an unserer Backbordseite im Nordosten stand, während wir sodann südlich von ihm nach Osten gingen und allmählich die Sonne im Rücken hatten.

In etwa 8000 m Abstand eröffnete der Segler das Feuer aus drei Geschützen. Den Aufschlägen nach handelte es sich um ein Kaliber von etwa 15 cm, und jedenfalls wußten wir nun, daß wir eine U-Bootsfalle vor uns hatten. Seine Ge-

schoßeinschläge lagen zunächst längere Zeit kurz, während unsere auf 8000 m deckend waren, aber ohne Wirkung. Als wir, von ihm aus gesehen, genau in Richtung der stark blendenden tiefstehenden Sonne angelangt waren, entschloß ich mich daher, nach Backbord zu drehen und ihm allmählich näherzukommen. Bald wurde ein Treffer im Vorschiff beobachtet. Der Segler stellte — scheinbar geblendet — das Feuer ein, eröffnete es aber wieder auf etwa 5500 m Abstand. Nun lagen seine schnell einander folgenden Salven deckend; in unmittelbarer Nähe des Bootes gab es zahlreiche Aufschläge, davon einige nur 10 m entfernt.

Dies war eine Lage, in die ein U-Boot im allgemeinen nicht kommen sollte; denn jeder Treffer machte es mit Wahrscheinlichkeit tauchunfähig. Sofort brach ich das Gefecht ab, machte kehrt und lief mit höchster Fahrt und Zickzackkursen in Richtung auf die Sonne zu aus der Schußweite. Der Segler folgte mit einer für den herrschenden geringen Wind bemerkenswerten Geschwindigkeit; wahrscheinlich hatte er einen Motor.

Unsere Stellung mit der Sonne im Rücken war immerhin so günstig, daß ich im Vertrauen auf unsere Treffsicherheit noch einen Anlauf beschloß, jedoch mit geringerer Annäherung. Bei westlichem, nahezu parallelen Kurs hatten wir beide Ölmaschinen schließlich gestoppt und wollten gerade eine elektrische Maschine in Betrieb nehmen (um möglichst langsam zu fahren), als der Segler erneut ein gut deckendes Schnellfeuer begann. Da drehten wir wieder ab und gaben weitere

Angriffe auf. Und während wir mit östlichem Kurs unsere gewohnte Marschgeschwindigkeit wieder aufnahmen, setzte auch der Segler seinen Weg nach Westen fort. Auf seinem Deck waren zahlreiche uniformierte Mannschaften erkennbar gewesen. Der Admiralstab bemerkte später zu dem Vorfall mit Recht: „Da der Kommandant seine artilleristische Unterlegenheit bald erkannte, war es zwecklos, das Boot so lange Zeit dem feindlichen Feuer auszusetzen."

Im übrigen wurde aber das Kriegstagebuch für lesenswert erklärt und die Betrachtung mit den Worten geschlossen: „Boot und Besatzung haben Vorzügliches geleistet."

Südlich von Sardinien wurden noch zwei kleine italienische Segler versenkt: „Emma Felice" von 128 t und „Agnese Madre" von 235 t.

Als wir im Jonischen Meer waren und besondere Erlebnisse nicht mehr erwartet wurden, gaben wir unserem Gast am 10. Februar ein kleines Festessen, das im wesentlichen aus Rührei und Dauerwurst bestand und von unserem guten Miedtank trefflich bereitet war. Daß wir jetzt noch über Eier verfügten, war vielleicht meinem besonderen Interesse für dieses Nahrungsmittel zu danken. Wir bekamen meist nur einen geringen Vorrat davon mit; daher pflegte ich vor dem In-See-Gehen die Besatzung mit Zucker und Makkaroni in die bergige Umgebung der Bucht von Cattaro zu schicken, wo dann vermittels Tauschhandels immer reiche Vorräte zusammenkamen.

Als wir in Cattaro einliefen, erfuhren wir, daß der dort liegende Teil der österreichisch-ungarischen Flotte wenige Tage vorher gemeutert hatte. Man war aber der Meuterei bald Herr geworden. Ich will hier nichts erzählen, was ich selbst nicht erlebte, und auch nicht die befreundete Marine kritisieren, mit deren Offizieren mich noch heute gute Kameradschaft verbindet. Aber der Vorgang ist aus anderen Gründen interessant; es zeigte sich hier wie später in der Heimat, daß die am Feinde befindlichen Einheiten (Unterseeboote und Torpedoboote) ihrer Pflicht und ihrem Eide treu blieben, während der Geist der Unbotmäßigkeit in erster Linie auf solchen Fahrzeugen entstand, die keine Berührung mit dem Feinde hatten und untätig im Hafen lagen. Auf dem österreichisch-ungarischen Flaggschiff „St. Georg" war die Meuterei ausgebrochen; unter dem Terror seiner Geschütze hatten Linienschiffe und Kreuzer die rote Flagge gesetzt. Ein treu gebliebenes Torpedoboot hatte das Flaggschiff versenken wollen, war aber durch den Admiral persönlich fortgeschickt worden. Daraufhin waren auch die österreichischen Torpedoboote, soweit sie im Schußbereich des Flaggschiffes lagen, notgedrungen zu den Meuterern übergegangen. Den Umschwung hatte dann ein Ultimatum durch österreichisch-ungarische Küstenartillerie und deutsche U-Boote gebracht.

Auch die deutschen Unterseeboote haben im November 1918 erst dann — gezwungen — die rote Flagge gesetzt, als ihnen Proviant und Brennstoff ausging und sie nicht länger dem heimatlichen Hafen fernbleiben konnten. Es ist dies die natürliche Folge davon, daß die U-Boote wirklich dauernd Krieg führten und nicht Etappe spielten. Die gemeinsamen Gefahren, die gemeinsamen Beschwerlichkeiten des Dienstes auf engen Räumen, die gemeinsame Freude auf das gleiche Mittagessen, wenn wir alle zusammen in unserem grauen Lederzeug bei schlechtem Wetter auf dem Turmrande saßen — alles dies machte uns auch innerlich zu echten Kameraden und ließ den Gedanken an Auflehnung nirgends aufkommen.

Für unser Boot folgte nach dieser Reise eine mehr als dreimonatige Werftliegezeit. Ich erhielt zunächst Urlaub, wurde dann aber zur Unterseebootsschule in Eckernförde als sogenannter Frontbootlehrer kommandiert. Dort hatte ich jedes neu fertiggestellte und zur Front tretende Boot einige Tage in Unterwasser- und Ueberwasser-Anläufen zu unterweisen, wobei insbesondere die von mir erprobten Nachtangriffe von Bedeutung waren. Auf diese Weise kam der Sommer heran, und Ende Mai übernahm ich in der Werft von Fiume wieder das Kommando von „U 64".

Untergang

(Juni 1918)

Ein seltsam friedliches Bild bot sich mir, als ich mich am 22. Mai 1918 abends von den Höhen über Abbazia aus mit der Bahn dem Hafen von Fiume näherte. Die Adria schimmerte im Mondlicht, dahinter lagen die hohen dalmatinischen Inseln und zu unseren Füßen in Bäumen versteckt die Lichter des Ortes Abbazia: die typische Mittelmeerlandschaft. Und auch unsere Offiziere und Mannschaften schienen es ziemlich idyllisch hier gehabt zu haben. Forberg und der neue 2. Wachoffizier v. Suckow holten mich vom Bahnhof ab, und zum Gepäcktragen hatten sie noch einige Leute von „U 64“ mitgebracht, die uns freudig begrüßten, als ich mit Haupt zusammen ausstieg. Da keine Straßenbahnen mehr fuhren, mußten wir noch etwa eine Stunde lang längs der Küste nach Norden wandern, wo am Ende der langgestreckten Stadt, im Garten versteckt, unser Wohnhaus lag. Dort wurde im Freien um Mitternacht ein Glas Wein zum Willkommen getrunken. Es war noch das Offizierkorps eines zweiten Bootes

da, dazu zwei Marinebeamte, und zu dieser Tafelrunde gehörte für einige Tage noch unser Marinepfarrer aus Pola.

Die gesamte Besatzung hatte bei der Bevölkerung viel Anschluß und herzliche Aufnahme gefunden. Wir waren in den Tagen Gäste der ungarischen Infanteriebrigade zu einem Konzert mit Tanz. Alles war wie im Frieden: die Lebensmittelversorgung war in Ungarn besonders gut, es gab kaltes Büfett mit Bier, Schinkenbrötchen und Kuchen. Einige Tage später wurde eine Volksbelustigung veranstaltet, eine Art Blumentag mit Girlanden, Flaggen, Buden auf offenem Marktplatz, Schönheitskonkurrenz und Wasserrutschbahn, — das alles im Sommer 1918 hart am Rande des Mittelmeeres jedenfalls eine Seltenheit!

Nach gelungener Probefahrt gingen wir am 30. Mai nach Pola. Dort wurde am 6. Juni um Mitternacht zum letzten Mal losgeworfen. Wie ich nun weiß, war die Besatzung angesichts der immer steigenden U-Bootsverluste in gedrückter Stimmung. Wir liefen noch kurz Cattaro an, um Befehle für den beabsichtigten Vorstoß der österreich-ungarischen Flotte zur Straße von Otranto in Empfang zu nehmen; dabei sollten wir bei Brindisi auf Wartestellung gehen.

Leider führte dies Unternehmen lediglich zum Verlust des Linienschiffes „Szent István“. Es war Verrat im Spiele. Die Italiener hatten alles rechtzeitig erfahren und griffen mit kleinen Torpedofahrzeugen inmitten der dalmatinischen Inseln an. Wir selbst sahen nichts und verließen nach einer ereignis-

losen Nacht vor Brindisi das Adriatische Meer mit unserer alten Bestimmung: spanische Ostküste.

Am 17. Juni 1918 standen wir, auf dem Marsch nach Westen, an der *Westspitze Siziliens*. Nachmittags kam ein östlich gesteuerter Geleitzug in Sicht. Trotz heftigen Sturmes entschloß ich mich zum Angriff unter Wasser. Allerdings erschwerte die hochgehende See den Ueberblick durch das Sehrohr. Sie erleichterte dem Feinde auch die Entdeckung des U-Bootes, denn in jedem Wellental ragte das Sehrohr weit aus dem Wasser. Früher hätten wir in solcher Lage wohl nicht angegriffen. Aber die damalige Kriegslage verlangte mehr als je den vollen Einsatz aller Boote, und dementsprechend lauteten unsere Befehle. So tauchten wir.

Voran fuhr ein großer Dampfer mit vier Masten, auf den wir zunächst unseren Angriff ansetzen wollten. Im letzten Augenblick drehte er auf uns zu. Sah er uns, oder fuhr er nur Zickzackkurse? Die alte, nicht zu beantwortende Frage. Jedenfalls tauchten wir unter ihm weg, kamen jenseits wieder auf Sehrohrtiefe, hielten vorsichtig Umschau und sahen einen zweiten Dampfer auf uns zukommen. Wir kreuzten in genügendem Abstand seinen Kurs, feuerten einen Hecktorpedo und trafen. In der Mitte des Dampfers sah ich zum letztenmal die Rauchsäule der Explosion weit über Masteshöhe zum Himmel steigen. Ich glaubte nun, an der Außenseite des Geleitzuges zu sein und drehte mit dem Boot auf parallelen Kurs, um womöglich noch den vorderen großen Dampfer anzugreifen. See auf See strich über das Sehrohr, dessen schaumige

Bahn — wie ich jetzt weiß — von mehreren Seiten genau verfolgt wurde.

Plötzlich sah ich unmittelbar vor uns die große buntscheckig gemalte Bordwand eines weiteren Dampfers. Nun wußte ich, daß wir in höchster Gefahr waren; aber ich wußte nicht, daß ich einen maskierten U-Boot-Jäger — also ein Kriegsschiff mit zahlreichen Mörsern zum Werfen von Wasserbomben — vor mir hatte.

„Auf 40 Meter gehen!" rief ich in die Zentrale hinab; gleich darauf erfolgte ein ungeheurer Knall, das Licht im Boot erlosch, der Boden unter unsern Füßen stellte sich schräg. Es mußte eine Wasserbombe am Heck des Bootes detoniert sein.

„Meldung aus allen Räumen!" rief ich, ließ die Notlampen anzünden.

„Im Heckraum ist ein Wassereinbruch!" hieß es zurück. Das in den Raum spritzende Wasser erwies sich anfangs als harmloser als es beim ersten Schreck erschien. Nur die Wasserstandsgläser der Trimmtanks waren zerbrochen; ein paar Griffe an den betreffenden Hähnen durch Bootsmannsmaat Klatt, und die nächste Gefahr schien gebannt. Und doch hatte das Boot seine Todeswunde. Der Trimmtank selbst — der zur Regulierung der Gleichgewichtslage des Bootes diente — muß leck gewesen sein, denn das Boot sackte hinten weg, ließ sich vom Tiefenruder nicht wieder auf ebenen Kiel bringen und schoß unfreiwillig an die Oberfläche. Da lagen wir inmitten des Geleitzuges, der von allen Seiten das Feuer auf uns eröffnete.

Mit Mühe zwangen wir das Boot wieder unter Wasser. Aber bald zeigte sich, daß es hinten zu schwer blieb. Trotzdem wir mit beiden elektrischen Maschinen „Aeußerste Kraft" gingen, um die Ruderwirkung zu erhöhen, schossen wir zum zweitenmal an die Oberfläche. Diesmal öffnete ich den Turmdeckel und sah hinaus. Sturm und See umheulten den Turm. Die Mütze wehte mir vom heißen Kopf. Ein Dampfer fuhr in voller Fahrt auf uns zu, wollte uns rammen. Ich schloß den Turmdeckel, ließ zum drittenmal tauchen. Der Rammstoß traf uns, abgeschwächt, hinter dem Turm. Ein Wassereinbruch in das Bootsinnere erfolgte nicht, aber der Tauchmechanismus war nun ganz zerstört. Mit immer schwerer werdendem Heck schoben wir uns tief unten im Wasser vorwärts. Immer schräger stand der Boden unter uns, so daß wir uns festhalten mußten, um nicht auszugleiten. Würden wir wieder durch die Oberfläche brechen — unfreiwillig, wie vorher? Ach nein, jetzt traten wir eine andere Reise an, die zum Meeresgrund. Der Manometerzeiger vor mir stieg auf 40, 50 und 60 Meter. Viel zu schwer waren wir, hatten die zulässige Tiefe schon überschritten. Die Pumpen arbeiteten nicht mehr. Wollten wir überhaupt noch einmal ans Tageslicht, so mußten jetzt die Tauchtanks mit Preßluft ausgeblasen (von Wasser entleert) werden, wenn es nicht schon zu spät war.

„Preßluft auf alle Tanks" rief ich in die Zentrale. Langsam hob sich das Boot, kam mit der letzten Preßluft gerade noch an die Oberfläche. Steuermann Krüger, dem das Oeffnen des Turmluks oblag, stieg als erster hinaus. Die im Turm

aufgehängte rote Rettungsboje nahm er mit. Fischer und ich folgten ihm auf den Turm. Oben dasselbe Bild. Während wir von neuem unter Feuer genommen wurden, fragte ich den Leitenden Ingenieur, Marineoberingenieur Ammelt, ob er das Boot über Wasser noch für schwimmfähig halte. (Denn tauchen konnten wir nicht mehr.) Der brave Mann bejahte. In Wirklichkeit wußte er es ebensowenig wie ich. „Dann wollen wir die Oelmaschinen anstellen", sagte ich ihm. Ich sah ihn hinabsteigen, hörte gleich darauf seine Stimme: „Es ist alles in Ordnung und keine Gefahr. Oelmaschinen klar zum Anstellen." „Geschütz besetzen!" rief ich in den Turm. Das feindliche Feuer wurde schnell stärker. Für einen Augenblick tauchte Leutnant von Krosigk auf, der nur zur Information mit uns fuhr. Aber da für ihn nichts zu tun war, ging er von selbst wieder hinunter. Eine Granate explodierte auf dem Vordeck, eine weitere ging vor mir durch das Blech des Turmes. Zum Glück krepierte diese letztere nicht — sonst wäre es um uns alle geschehen gewesen. Sie riß nur ein Loch.

Ich wandte mich gerade um, zu den Dampfern, da ruft neben mir Obermatrose Metze „Das Boot schneidet unter!" Und im gleichen Augenblick versank es unter uns wie ein Stein. Es war nicht einmal möglich, den Turmdeckel zu schließen. Etwa 10 bis 12 Mann sollen im ganzen aus dem Boot herausgekommen, aber zum Teil noch von Granaten getroffen worden sein.

Ich selbst sah zunächst nichts mehr. In Lederzeug und hohen Stiefeln, ohne die vorgeschriebene Schwimmweste (die

ich nie trug), wurde ich mit dem Turm in die Tiefe gezogen. Allmählich kam ich frei, machte Schwimmbewegungen. In unsere Antenne verwickelt, strampelte ich heftig und kam wieder frei. Endlich konnte ich für Sekunden den Kopf aus dem Wasser bringen, Luft schöpfen, aber sogleich schlug die nächste See über mir zusammen.

Man erzählt oft, wie Ertrinkende im letzten Augenblick noch einmal das ganze Leben vor sich abrollen sehen. Ich erlebte nichts dergleichen. In mir war nur eins: der Wille zum Weiterleben. Vielleicht bin ich dann doch bewußtlos geworden. Denn als man mich ins Boot zog, konnte ich mich nicht bewegen. Die Engländer erzählten später, ich sei dreimal untergesunken, bevor sie mich erwischten. Unter den Ruderbänken lag ich und atmete schnell wie ein Hund, der lange gerannt ist. Aufs äußerste hatte ich meine Kräfte angespannt. Nun verließen sie mich. Unter Gefahr wurde das Rettungsboot wieder geheißt. Das Schiff schlingerte stark: so pendelten wir in weitem Bogen gegen die Bordwand. Krachend stemmte man Riemen und andere Hölzer dagegen, den Stoß zu mildern. Dann trug man mich auf das Vordeck, legte mich nieder.

Einer war schon an Bord: Fischer. Schwimmend war er in die Nähe des Schiffes gelangt, man hatte ihm eine Leine zugeworfen, dann war er über eine Jakobsleiter hinaufgeklettert. Von der Kommandobrücke des Engländers hatte er uns erblickt, auf mich gezeigt und gerufen: „De Käpt'n!"

Und dann war das englische Rettungsboot eilig zu Wasser gerauscht.

Jetzt sah Fischer mich wieder, auf dem Vordeck liegend, inmitten eines Haufens von Matrosen. Er glaubte, sie wollten mich tottrampeln. Aber sie jubelten nur, denn Krüger hatte meinen Namen genannt: der war ihnen wohlbekannt! Das Zeug zogen sie mir vom Leibe. Man tauschte Meinungen über mich aus. „A slender man", — schlanker Mensch — hörte ich. Schließlich rief man nach dem Arzt, der mich ins Lazarett bringen ließ. Da lag ich viele schreckliche Stunden. Nachts träumte ich von meinem Boot. Glaubte, es sei noch zu retten. Forberg hatte das Kommando übernommen. Aber bei Tage war ich klar und ruhig. Mit dem irischen Posten sprach ich, der vor meiner Kammertür mit gezogenem Seitengewehr stand. Draußen im Gang hörte ich raunen: „Speaks fluently English". Ich war völlig von Kräften, noch wochenlang.

Es war die „Lychnis", auf der ich mich befand. Die Engländer berichteten über den Untergang unseres Bootes wie folgt:

„17. Juni 1918 in 38° 7' Nord-Breite, 10° 27' Ost-Länge H. M. S. „Lychnis" und „Partridge II" sicherten einen von Marseille nach Malta marschierenden Geleitzug, als an obengenanntem Punkt um 4 Uhr 53 Min. nachm. das englische Regierungs-Transportschiff „Kandy" einen Torpedotreffer erhielt. „Lychnis" sichtete das Sehrohr des Unterseebootes etwa 300 yards querab von „Kandy" und drehte sogleich darauf los. Das Sehrohr passierte unter der Backbordseite der Lychnis.

Bevor es am Heck anlangte, erging der Befehl zum Werfen von Wasserbomben. Wenige Sekunden nachdem die Bomben detoniert waren und innerhalb 100 yards von der gleichen Stelle erschien das Unterseeboot an der Oberfläche, den Bug nur wenig aus dem Wasser. Der obere Teil des Kommandoturms war sichtbar, das Heck unter Wasser. Sofort wurde Feuer eröffnet aus Bombenwerfer, 4-Zöller, 12-Pfünder und 2½-Pfünder. Lychnis setzte zum Rammstoß an und traf den hinteren Teil des U-Bootes; es war aber nur ein leichter Stoß, und das Boot verschwand für einige Sekunden. Als es wieder auftauchte, wurde aus allen Geschützen erneut das Feuer eröffnet; das Unterseeboot erhielt zahlreiche Treffer, an verschiedenen Stellen stieg Rauch auf. Die „Partridge II" und die Transportschiffe „Kandy" und „Maniton" eröffneten gleichfalls Feuer, aber auf viel größere Entfernungen als „Lychnis", die niemals weiter als 500 yards vom U-Boot entfernt wor. Letzteres sank um 5 Uhr 15 Min., der Kampf hatte also 22 Minuten gedauert. 5 Mann vom U-Boot wurden gerettet."

Es ist bekannt, daß beim Versenken feindlicher Fahrzeuge Geldbelohnungen an die englische Besatzung ausgeteilt wurden. In unserem Falle bewarben sich später „Lychnis" und „Partridge II" um den Lohn; darüber berichtete die „Times" am 10. März 1921:

„Der Gerichtshof erkannte auf eine Belohnung von 205 Pfund für die Versenkung des „U 64" mit 41 Mann an Bord. Korvettenkapitän Cyril John Langham Noakes, D. S. O., bekundete, er habe am 17. Juni 1918 die „Lychnis" befehligt, die zusammen mit „Partridge II" im Mittelmeer einen Geleitzug eskortiert habe. Das U-Boot griff den Geleitzug an; „Lychnis" bewarf es mit Wasserbomben, zwang es in sinkendem Zustand zum Auftauchen, beschoß es aus nächster Nähe und rammte es.

Kapitänleutnant der Reserve Octavius Siggers von der „Partridge II" überreichte eine schriftliche eidliche Erklärung, daß eine von seinem Schiff gefeuerte Granate auf 1600 yards Entfernung die Unterkante des Kommandoturms traf. Es kam ein Vergleich zustande, daß die Prämie zwischen beiden Schiffen geteilt wurde."

Wie ich später erfuhr, hat Korvettenkapitän Noakes nach dem Kriege seinen Abschied genommen und wurde Bankbeamter in Südafrika.

Gefangen

Der Schiffsarzt der „Lychnis" erkannte meinen Zustand und ließ mich in der Kabine, in die man mich gleich gebracht hatte. Anscheinend gehörte sie zum Schiffslazarett. Am nächsten Morgen besuchte mich der Kommandant. Ich wußte bereits, daß außer mir noch einige Leute gerettet waren. Dafür dankte ich ihm. Außerdem bat ich um meine Kleider, die man mir gestern vom Leibe gerissen hatte. Es kam lediglich die Lederhose, und aus dieser waren alle Knöpfe — jeweils mit einem dreieckigen Stück Leder — herausgeschnitten, sodaß ich dies Kleidungsstück zurückwies. Die Mannschaft hatte alle meine Sachen — einschließlich eines Goldstückes im Portemonnaie — als Kriegsandenken vereinnahmt. Als Ersatz schickte mir der Kommandant einen abgerissenen braunen Zivilanzug, der offenbar seine eigene Ausrüstung darstellte für den Fall von Versenkungen. Wir wußten vom italienischen Hilfskreuzer „Caprera", daß die Besatzungen von Hilfskreuzern sich auf diese Weise der Gefangennahme entzogen. Der Anzug war viel zu groß, ebenso wie ein dazugehöriger Schlapphut. Dazu kam noch ein Hosenträger, dessen eine Hälfte ent-

zwei war, und als würdiger Abschluß ein Paar Stiefel, durch das die Zehen vorne heraussahen. Ich muß in diesen Dingen den Eindruck eines Straßenräubers gemacht haben. Vergeblich bat ich, mir wenigstens Matrosenzeug zu geben. Es hat Wochen gedauert, bis ich heiles und passendes Zeug bekam; auch Zahnbürste, Kamm, Rasierzeug und ähnliches stellte sich erst nach und nach bei mir ein.

Am 19. Juni liefen wir in den Hafen von La Valetta auf Malta ein. Es begann nun für mich eine fünfwöchige Einzelhaft. Man wollte mich — wie mir später klar wurde — ebenso wie die übrigen Geretteten über militärische Geheimnisse ausfragen. Und wahrscheinlich dachte man, dann die einzelnen Aussagen gegeneinander auszuspielen. Jedenfalls war es mir unmöglich, mit irgend jemandem zu sprechen außer den englischen Offizieren, die mich dienstlich besuchten. Im Hafen von La Valetta angekommen, erhielt ich eine Binde vor die Augen und wurde sodann über das Steuerbord-Fallreep in ein längsseit liegendes Boot geführt.

In gehörigem Abstande von der „Lychnis", deren Einrichtung mir unbekannt bleiben sollte, konnte ich die Binde von den Augen nehmen. Da saßen denn die übrigen vier Geretteten mir gegenüber und tauschten mit mir Blicke des Erkennens und des Wiedersehens: Obersteuermann Krüger, Bootsmannsmaat Klatt, Obermatrose Fischer und Obermatrose Metze. Da sie beim Untergang des Bootes Schwimmwesten trugen, war ihre Rettung leichter gewesen, und sie hatten auch einen Teil ihrer Sachen am Leibe behalten. Immerhin waren sie

barfuß. Ich selbst stand ihnen aber in meinem unrasierten und ungekämmten Zustand, mit braunem Räuberzivil, keineswegs nach. An der Anlegestelle im Hafen stand ein bis an die Zähne bewaffneter Zug Marineinfanterie. Er war befehligt von einem adretten Oberleutnant zur See mit Ordensbändern und umgeschnalltem Säbel. Er trat sogleich auf mich zu, fragte, ob ich der Offizier sei, und ersuchte mich, ihn zu begleiten. Die vier andern wurden von dem Seesoldaten-Zug in die Mitte genommen, der sodann in der Richtung auf das Fort Salvatore aus der Stadt marschierte. Wir folgten ihm. Die italienische Bevölkerung des hübschen kleinen Städtchens zeigte erfreuliche Zurückhaltung; sie nahm von uns überhaupt keine Notiz: ein angenehmer Gegensatz zur Volksstimmung, die ich einige Wochen später in England kennenlernen sollte. Das Johanniter-Fort, dem wir uns nun näherten, lag hoch über der Stadt mit weitem Blick auf das Meer und war nach der Art alter Befestigungen von einer doppelten Linie sternförmig angeordneter Wälle oder Mauern umgeben. Von weitem erkannte ich dort ein deutsches Gefangenenlager, in dem Angehörige der ostafrikanischen Schutztruppe sowie des Kreuzers „Emden" untergebracht waren. Aber unser Weg führte nicht zu ihnen, sondern zunächst zu den Gebäuden der Lagerverwaltung. Dicht hinter uns kam ein mit englischen Offizieren vollbesetztes Auto den Berg hinan. Ihm entstieg zunächst ein junger englischer Dolmetscher, der mich einlud, ihm zum ersten Verhör in ein benachbartes Zelt zu folgen. Hier nahm ich an einem langen Tisch mit ihm Platz.

Bald stellten wir fest, daß ich viel besser englisch sprach, als er deutsch. Daraufhin holte er die übrigen Offiziere, die nun ebenfalls am Tisch Platz nahmen. Den Vorsitz übernahm ein englischer Kapitänleutnant, der zunächst eine angenehme Atmosphäre herzustellen suchte. Er erkundigte sich nach meinem Befinden, nach unserem Zusammenleben mit den österreich-ungarischen Offizieren, nach meiner Meinung über die Bewachungsstreitkräfte in der Straße von Otranto — die gering war —, sowie nach unseren Erfahrungen mit der scheckigen Bemalung der englischen Schiffe. Die letztere lobte ich und fügte hinzu, sie sei wohl von einem Kunstmaler entworfen. Natürlich war das nur das Vorspiel, und bald zog er eine Liste hervor, auf der die von mir versenkten Dampfer ziemlich genau verzeichnet waren. Zu dieser sollte ich mich „bekennen". Aber den Gefallen tat ich ihm nicht. Mehrfach fragte er dann, wer die „Minnetonka" versenkt hatte. Hier dachte ich an die „in Geschwadern aufgetretenen deutschen U-Boote". Nun holte er etwas in die Vergangenheit aus und fragte mich nach meinen ersten Erlebnissen. Ob ich einmal von einem U-Boot angegriffen worden sei? — Dies hatte ich schon 1917 in einem kleinen Büchlein beschrieben; ich konnte es ihm also getrost erzählen. Aber wie erstaunte ich, als er am Schluß meiner Erzählung mit der Hand auf den mir gegenüber sitzenden Offizier deutete und sagte: „Das ist der Herr, der Sie angegriffen hat." Der so Bezeichnete sah garnicht triumphierend aus, sondern machte ein sauersüßes Gesicht. Ich fragte ihn, ob er damals zwei

Torpedos oder nur einen gefeuert hätte — denn darüber waren die Meinungen an Bord ja geteilt gewesen. Tatsächlich waren es zwei. Sie waren zu beiden Seiten des Bootes vorbeigegangen — was er immer noch bedauerte. Als dann die Fragen wieder neugieriger wurden, bat ich um ein Glas Wasser und wies mit Erfolg auf meinen erschöpften Zustand hin; denn der Marsch bergan in der Gluthitze hatte mich völlig erledigt. Die Konferenz wurde abgebrochen, und man wies mir in den Kasematten des Forts eine Wohnung an, die aus Wohn- und Schlafzimmer bestand und nicht übel war. Dort wohnte ich etwa eine Woche; ein englischer Leichtkranker versah bei mir Burschendienste; morgens wurde mir in einer Gummibadewanne ein Bad zurechtgemacht. Ich erhielt das kräftige Essen der englischen Offiziere und außerdem das international festgesetzte Gehalt. Der erste, der mich besuchte, war der englische Militärpfarrer. Er erkundigte sich, ob ich Lutheraner sei und übergab mir daraufhin ein Evangelium St. Johannis in deutscher Sprache und außerdem die neueste Nummer des englischen Witzblattes „Punch". An beiden sollte ich mich erbauen. Der „Punch" triefte damals von Beschimpfungen der Deutschen; immerhin war seine Lektüre sehr lehrreich, und ich habe das Blatt auch weiterhin neben der „Times" und dem „Manchester Guardian" gelesen. Der zweite Besucher war der Arzt. Mein Zustand gefiel ihm keineswegs. Ich hatte weder Appetit noch Verdauung, saß zusammengesunken da und konnte mich kaum bewegen.

Im Augenblick der höchsten Not hatte ich übermenschliche Kräfte entwickelt: nun war der Rückschlag da. Er verordnete mir möglichst viel Bewegung und sorgte dafür, daß ich zu bestimmten Zeiten am Vor- und Nachmittage in den Raum zwischen der äußeren und inneren Umwallung des Forts geführt wurde. Aber meistens kam ich dort nicht weit, sondern setzte mich im Schatten eines Schilderhauses auf den steinigen Boden, worauf dann die aufgestellten Posten mir freundlich zusprachen. Von der Gemütsverfassung, in der ich mich in all diesen Tagen befand, will ich lieber nicht sprechen, Solche Dinge lassen sich nicht mitteilen, und selbst im eigenen Gedächtnis verblaßt im Laufe der Jahrzehnte der erste tiefe Schmerz um die vielen verlorenen Freunde. Ich habe Monate gebraucht, um darüber hinwegzukommen.

Eines Morgens erinnerte ich mich dunkel, daß ich in der Nacht wie im Fieber phantasiert und von dem Posten, der mit aufgepflanztem Seitengewehr vor meiner Wohnung stand, meine Freilassung verlangt habe. Irgendwie hatte ich wieder davon geträumt, daß ich dem Boot noch helfen könne. Am nächsten Tage kam in der Frühe der Lager-Adjutant zu mir und forderte mich auf, sogleich meine Sachen zu packen; er müsse mich in einem bereitstehenden Wagen an den Hafen bringen. Sachen hatte ich kaum, und so trat ich unvermittelt eine Reise um halb Europa an. Man brachte mich auf das Bewachungsschiff eines Geleitzuges. Dort bezog ich nun für eine Woche eine Offizierskammer, wiederum bewacht von einem Posten mit gezogenem Seitengewehr. Der

Kommandant, ein Reserveoffizier, war im Frieden an der ostafrikanischen Küste auf kleinen Dampfern gefahren. Als er meinen Zustand bemerkte, setzte auch er bestimmte Zeiten fest, zu denen ich auf dem Bootsdeck unbehelligt auf- und abgehen konnte. Auf diese Weise konnte ich den Marsch eines großen Geleitzuges nach Westen beobachten. Es war eine etwas unbeholfene Gesellschaft, die sich da bei fortwährenden Zickzackkursen mit der Geschwindigkeit des langsamsten Schiffes durch das Wasser bewegte; und doch war mir klar, daß gerade in ihrer Menge auch ihr Schutz lag — denn im allgemeinen konnte ein feindliches U-Boot nur einen geringen Teil des Zuges versenken, während der Rest unbehelligt entkam. Und im freien Wasser war es nicht so leicht, die wenigen unterwegs befindlichen Geleitzüge zu treffen. Ich saß meistens bald auf einem Bündel Tauwerk, und der wohlmeinende Kommandant pflegte mich dann in ein Gespräch zu ziehen, um mich aufzuheitern. Besonders interessierte ihn, welche Krankheit ich eigentlich besaß. Er hatte nämlich eine Kiste mit 20 Medizinen für 20 verschiedene Krankheiten an Bord. Nun stellte er verschiedene Diagnosen auf und gab mir jeweils abends die betreffenden Pillen, um dann am nächsten Morgen sich angelegentlich nach ihrer Wirkung zu erkundigen. Leider halfen sie mir nicht. Dafür bekam ich nach einigen Tagen — noch als Folge des Unterganges — eine schmerzhafte Mittelohr-Entzündung. Der Kommandant entschuldigte sich, daß er keinen Arzt an Bord habe; dafür sei aber einer seiner Unteroffiziere als Sani-

täter ausgebildet: und da ich Ohrenschmerzen habe, so träfe es sich besonders gut, daß auch der Leitende Ingenieur des Schiffes gerade Mittelohr-Katarrh bekomme. Nun könne man uns gleichzeitig behandeln!

Die Behandlung bestand in heißem Oel, das der dicke Unteroffizier in mein rechtes Ohr träufelte. Ich fand nicht, daß es sehr half. Kurz vor dem Erreichen von Gibraltar — ich hatte an den Höhenzügen der Sierra Nevada richtig unseren Kurs erkannt — waren die Schmerzen am schlimmsten. In Gibraltar wurde ich — wieder mit der Augenbinde angetan — auf den Kreuzer „Active“ gebracht. Er ersetzte als Begleitschiff des gleichen Konvois meinen bisherigen Dampfer, der wohl für die atlantischen Gewässer zu klein war. Beim Hinüberwechseln von einem Schiff zum andern erkannte ich unter der lose sitzenden Augenbinde genau den Felsen von Gibraltar. Der Kommandant des „Active“ bekam außer mir und den vier mit mir geretteten Leuten von „U 64“ noch einen weiteren U-Boot-Kommandanten als Gast, Oberleutnant zur See Launburg, dessen Boot in der Straße von Otranto versenkt war. Eigentlich hatte der englische Kommandant seine Kajüte mit mir teilen wollen. Aber sei es, daß ich ihm mit meiner dicken Bandage um den Kopf — wegen der Mittelohrentzündung — einen zu wüsten Eindruck machte, oder sei es auch, daß er es wegen der Behandlung meiner Krankheit für besser hielt, — jedenfalls kam Launburg zum Kommandanten in die Kajüte, und ich erhielt eine Kammer unmittelbar neben der Offiziermesse. Der so-

gleich herbeigerufene Schiffsarzt stellte fest, daß mein rechtes Trommelfell geplatzt war, und nun war die weitere Behandlung ziemlich einfach. Leider mußte mein Kammerfenster stets durch eine Blechblende geschlossen bleiben, und da ich auch nur unter besonderen Vorsichtsmaßregeln ein Messer zum Rasieren bekam, schloß ich, daß man mir Selbstmordgedanken zutraute. Ich saß also immer bei künstlicher Beleuchtung, bekam aber nun englische Romane, die ich begierig las. Nach dem freundlichen Kommandanten des vorigen Dampfers sehnte ich mich doch etwas zurück. Diesmal durfte ich nur abends bei Dunkelheit auf dem Achterdeck kurze Zeit allein auf- und abgehen.

Am letzten Tage vor dem Erreichen der englischen Küste wurden wir von einem deutschen U-Boot angegriffen, was ich damals nur aus dem plötzlichen Lärm und der entstehenden Unruhe schließen konnte. Der Angriff ging fehl. Soll ich sagen „leider" oder „glücklicherweise"? Ich will darüber nicht nachdenken. Am letzten Abend war in der Offiziermesse nebenan Feier. Das Festessen war auch für mich serviert; jetzt ertönte Musik. Mein Posten trat ein, brachte ein Blatt Papier, verlangte eine Unterschrift. Als Andenken für einen Offizier.

„Gern", sagte ich, „wenn er sich mir vorstellt." Gleich kam der Posten zum zweiten Male. Der Offizier schätze die Deutschen und käme gern; aber der Kommandant habe es verboten. — Da konnte ich ihm nicht helfen.

Dritter Besuch des Postens: Der Offizier gehe zum Kommandanten. Gegen diese mitternächtliche Aktion hatte ich gleich

schwere Bedenken. Aber der Gute dachte wohl — auf der Linie des geringsten Widerstandes vorgehend — doch noch zu seinem Andenken zu kommen.

Was sich abgespielt hat, weiß ich nicht, aber nach einer Viertelstunde kam der Posten verlegen zum vierten Male und meldete: Nun solle er das Blatt wieder abholen! Natürlich ohne Unterschrift.

Tags darauf gingen wir vor Pembroke Docks an der Süd-Westspitze Englands vor Anker. Diesmal wurde ich allein unter den üblichen Vorsichtsmaßregeln ins Boot geführt, und nach einiger Zeit hörte ich die fette Stimme eines englischen Offiziers neben mir: „Nehmen Sie die Binde ab." Nun sah ich mich inmitten einer hübschen Bucht. An Land führte man mich in eine primitive, aus Holz erbaute Arrestanstalt. Mein Raum mit eiserner Gittertür erinnerte an die Zeit Shakespeares. Ein großer dicker Sergeant begrüßte mich durch das Gitter: „Bald sei der Krieg vorbei, und dann würde ich erschossen". Das bestritt ich energisch. Von meiner Sprache überrascht, schloß er den Käfig auf und benutzte mich als Dolmetscher bei meinen Leuten. Damit zerstörte er die Wirkung der fünfwöchigen Einzelhaft; denn nun konnte ich alle noch einmal vor zu großer Mitteilsamkeit warnen. Dann lud er mich zum Tee ein. Trinkgeld, so erklärte er mir, dürfe er zwar nicht nehmen. Aber er wolle eine Blechbüchse auf das Regal stellen, mich allein lassen und später nachsehen, was drin sei. Ein praktischer Gedanke! Seit Malta hatte ich ja englisches Geld. Ich stiftete eine halbe Krone und

schied am nächsten Tage als Freund von dem Dicken. Er verriet mir wohlwollend, daß wir nun nach London kämen.

Auf unserem Weg zum Bahnhof, den wir unter sicherer Bedeckung zurücklegten, wurde das Publikum schon aufmerksam. Ich bestieg ein Abteil I. Klasse zusammen mit zwei englischen Kavallerie-Offizieren, von denen der eine mich bewachen sollte und der andere auf Urlaub fuhr. Es war spät abends, und der D-Zug fuhr die Nacht durch. Im Korridor des Wagens standen wieder Posten mit aufgepflanztem Seitengewehr; sie wurden uns weiterhin sehr nützlich, denn in England herrschte anscheinend wie damals in Deutschland großer Mangel an freiverkehrenden Eisenbahnzügen, und auf jeder Station wurde der Wagen beinahe gestürmt. Da entspannen sich denn regelrechte Kämpfe zwischen den Posten und den platzsuchenden Reisenden. Aber sehr bald gewahrte ich auf den Stationen noch ein anderes Bild. Alle Mitreisenden schienen jedesmal auszusteigen. Sie versammelten sich dann vor dem Fenster meines Abteils, indem sie mir mit den Fäusten drohten, Verwünschungen ausstießen, Grimassen schnitten und ihre kleinen Kinder in die Höhe hoben, — damit sie doch auch einmal einen Mörder sähen! Viel später erst habe ich erfahren, daß einige Tage vorher in dem dortigen Sperrgebiet ein Lazarettschiff versenkt worden war — den Befehlen gemäß, denn man wußte, daß solche Fahrzeuge auch Kriegsmaterial beförderten. Meine beiden Mitreisenden ließen sich dadurch aber nicht in ihrer Haltung beeinflussen. Höflich und fast liebevoll, ließen sie auf den Stationen Kaffee und Kuchen für mich kommen und teilten ihren Whisky mit mir.

Morgens um 5 Uhr bei Tagesgrauen stiegen wir alle sechs unter Bedeckung in ein Sanitätsauto und wurden bald darauf in einer Straße abgesetzt, die ich schon kannte. Im Jahre 1912 auf Sprachenurlaub hatte ich einige Häuser weiter in einer Pension gewohnt. Wir wurden hier in die Polizeistation „Cromwell Gardens“ geführt; ein Gebäude, das dem „Victoria and Albert Museum“ gegenüberliegt und heute als Schule dient. Ich kam unter das Dach in einen leeren Raum, der als einziges Mobiliar einige Bretter und einen Haufen Pferdedecken enthielt. Hieraus machte ich mir sogleich ein Bett und schlief einige Stunden, durch ein Loch in der Tür vom Posten überwacht. Seit meiner Abreise aus Malta mochten etwa 10 Tage vergangen sein. Ich wurde nun an jedem zweiten Tag zu einem Verhör geführt, das stets ziemlich nutzlos verlief. Bald bekam ich ein kleineres Zimmer, das aber wenigstens ein Bett und einen winzigen Waschtisch enthielt; man gab mir auch deutsche Romane und medizinische Zeitschriften aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Mit den verhörenden Offizieren habe ich mich ganz gut unterhalten; einer von ihnen sagte mir: you have a very good reputation througout the Mediterranean — „Sie haben einen sehr guten Ruf im ganzen Mittelmeer.“ Sie pflegten mir Tee und Butterbrot bringen zu lassen, und dafür erzählte ich ihnen, was in meinem bereits veröffentlichten Buche stand. Allerdings

waren sie damit auf die Dauer nicht zufrieden. Schließlich bestellte mir einer von ihnen im Namen seines vorgesetzten Admirals: es seien diplomatische Schritte erfolgt, um meine Auslieferung nach Frankreich zu erwirken. Dort würde man mich jedenfalls vor ein Kriegsgericht stellen und erschießen. Man wolle mich aber in England behalten und in ein Offiziers-Gefangenenlager bringen, wenn ich mich verpflichtete, alle mir vorgelegten Fragen der Wahrheit gemäß zu beantworten. Ich erklärte, ich würde nur soviel aussagen, wie ich mit meiner Ehre als Offizier vereinbaren könne; sonst möge man mich lieber gleich erschießen. Damit hatte ich wohl das Examen bestanden. Kapitänleutnant Deacon versicherte, er würde nicht anders geantwortet haben; und bot mir eine Zigarette an, die ich empört zurückwies.

Ich erhielt übrigens gleich zu Anfang in London einen gut sitzenden blauen Zivilanzug nebst Wäsche und Hut, und später erfuhr ich, daß dieser Anzug von vielen anderen Flieger- und U-Boots-Offizieren getragen worden ist, die gleich mir unter dem Dach der Polizeistation, gewissermaßen als lebendiger Fliegerschutz für das Museum, untergebracht waren. Ich wurde auch täglich zum Spazierengehen in den Garten des schräg gegenüberliegenden Naturhistorischen Museums geführt, in dem ich 1912 den versteinerten Urweltvogel Archäopterix gesehen hatte.

Nach bestandenem Examen ließ man mich in Ruhe, und am folgenden Tage wurde ich von Deacon durch London spazieren geführt. Er hatte Zeitungen mitgebracht, ging mit mir in den

Hyde-Park und versuchte mich dort auf einer Bank mit den neuesten englischen Parlamentswitzen zu erheitern. Schon vorher hatte er mich mit Zeitungsnachrichten vom Kriegsschauplatz versorgt; ich entsinne mich eines Tages, da alle Zeitungen voll waren vom Mißlingen der deutschen Juli-Offensive 1918. Deacon wollte mit mir wetten, daß die Deutschen nicht mehr nach Paris kämen. Mir widerstand eine Wette über das Schicksal meines Vaterlandes. Aber ich wollte gute Zuversicht zeigen, daher lehnte ich nicht ab. „Um was wollen wir wetten?“ fragte er. Ich war in Verlegenheit. Um irgend etwas zu sagen, schlug ich eine Flasche Wein vor. Viele Jahre habe ich diese Wette vergessen. Als ich 1929 auf Veranlassung des Deutschen Marine-Archivs einige Aufsätze für die amerikanische Presse geschrieben hatte, schickte ich aufs Geratewohl einen Durchschlag davon an Deacon nach London. Nach einigen Monaten erhielt ich aus dem Persischen Golf seine Antwort. Er dankte mir und schrieb, er würde sich die Flasche Wein holen, sobald er nach Europa käme. Ich bin sie nicht schuldig geblieben; 1931 traf ich ihn in London.

Am Tage nach dem Spaziergang wurde ich mit Launburg in das Offiziers-Gefangenenlager Colsterdale gebracht. Es lag im Norden Englands in hübscher einsamer Gegend. Dort waren wir zu vielen hundert deutschen Offizieren unter uns. Wir ließen die Köpfe nicht hängen, sondern haben die Zeit mit Sport, Unterrichtskursen, Vorträgen und Aufführungen nach Kräften ausgefüllt, um Körper und Geist frisch zu erhalten.

Damit will ich schließen. Es könnte sein, daß die Beschreibung unserer Kriegsfahrten etwas heiterer ausgefallen ist, als es der Wirklichkeit entspricht. Die Wirklichkeit selbst — wer vermöchte selbst von uns Mitkämpfern sie in ihrer ganzen erschütternden Deutlichkeit wiederzugeben — da die Erinnerung alles versöhnt und mildert? Wer wagte die Stimmung der Besatzungen zu beschreiben in einer Zeit, wo von sechs Booten oft nur zwei heimkehrten? Dieser Hinweis am Schluß mag genügen. Wenn ich mich entschlossen habe, die Fahrten von „U 64" zu schildern, so geschah es zum Ruhme der Gefallenen. Zum Gedächtnis meiner vielen Kameraden, die mehr als zwei Jahre mit mir Freude und Leid, Sturm und Gefahr geteilt haben, und die nun da unten liegen auf dem Grunde des Mittelmeeres — zwischen Sizilien und Afrika — bei ihrem alten Boot, das sich nicht ergeben, sondern bis zum letzten Augenblick gekämpft hat. Zum Gedächtnis wollte ich sprechen all der vielen U-Bootsleute, die im Kriege ihr Leben gelassen haben: die Hälfte aller U-Bootsmannschaften ist im Kriege gefallen. Ihrer Pflicht bis zum Tode getreu, zeugend für die Ehre unserer Flagge, ruhen sie auf dem Grunde aller europäischen Meere.

Wir wollen sie nicht vergessen.

Die Gefallenen von „U 64"

Oberleutnant zur See Forberg
Marine-Oberingenieur Ammelt
Leutnant zur See v. Suckow
„ „ „ v. Krosigk
Maschinist Wackernagel
U-Oberbootsmannsmaat Ballerstädt
Oberbootsmannsmaat Nicklas
U-Obermaschinistenmaat Prauschka
„ „ Rathke
U-Bootsmannsmaat Jüttemann
F. T.-Maat Hegenrieder
U-Maschinistenmaat Gutschalk
„ „ Hering
„ „ Jörns
„ „ d. Res. Krebs
„ „ Maaser
„ „ Puteik
„ „ Thiele
„ „ Wiltberger

U-Obermatrose Haupt
„ „ Miedtank
U-Oberheizer Friedrich
„ „ Klein
„ „ Mockenhaupt
„ „ Wehrenberg
„ „ Projahn
U-Matrose Ebersbach
„ „ Eisenbach
„ „ Noffke
„ „ Pelzel
F. T.-Gast Hockwien
U-Heizer Dams
„ „ Geithe
„ „ Herrmann
„ „ Jarnowski
„ „ Müller
U-Masch.-Antw. Poetzsch
U-Heizer Schanzenbäcker